C

29500

CINQ ANS A PANAMA

Tous droits de reproduction réservés.

IMPRIMERIE DE SAINT-DENIS. — BOUILLANT, 20, RUE DE PARIS

CINQ ANS
A
PANAMA
ET
LE CANAL INTEROCÉANIQUE
DE M. DE LESSEPS

PAR

LE DOCTEUR WOLFRED NELSON

Membre de la Commission Sanitaire de l'État de Panama

Ouvrage traduit de l'anglais avec approbation de l'auteur,
par **HENRY LA LUBERNE**, *avec 24 Illustrations originales et une Carte*

PARIS
J. B. FERREYROL, ÉDITEUR
49, RUE DE SEINE, 49

1890

*F1564
N44
824443

CHAPITRE PREMIER

Huit jours en mer. — San-Salvador, Crooked-Island, Navassa.— Colon-Aspinwall; son port, ses plantes, sa lagune. — Insalubrité de la ville; le cimetière. — Les urubus. — Le chemin de fer isthmique, ses divers aspects : les marais de Mindi, Gatun, Barbacoas, La Gorgona, Matachin, Gamboa, Empérador, Culébra, El Paraiso. — Arrivée à Panama.

Par un beau jour ensoleillé du mois de mai 1880, le *Colon*, grand paquebot-poste à vapeur, en partance pour l'isthme de Panama, se détache vers midi du quai d'embarquement, à New-York, et gagne rapidement la haute mer.

Je suis à bord, en route pour la Californie, par voie de Colon, tête de ligne du chemin de fer qui s'étend sur l'isthme entre les océans Atlantique et Pacifique.

Tandis que le navire fait vapeur à travers un véritable réseau de bâtiments, et que nous passons en revue les mille points de vue familiers à ceux qui connaissent la pittoresque capitale commerciale de

l'Union américaine, les nombreux passagers de première classe s'installent avec rapidité dans les vastes cabines.

Nous voilà en route pour une traversée de huit jours, Colon se trouvant à 3,667 kilomètres de New-York.

La vie, sur les paquebots océaniques, est bien un peu partout la même. Pour ceux qui ont navigué, la première préoccupation, c'est les repas ; la seconde, c'est le coucher. Le confort, en mer, dépend beaucoup d'une chose : sera-t-on seul dans une cabine, ou en intimité forcée avec deux ou trois passagers ? Si les compagnons sont d'anciens voyageurs, tout ira pour le mieux. Mais il n'en est pas toujours ainsi. Alors, on se regarde en chien de faïence. Bon nombre se réfugient dans leur cabine dès que le navire embarque, et les personnes sujettes au mal de mer donnent un spectacle déplaisant à l'œil, désagréable à l'oreille.

Le service, à bord de ces paquebots-poste, est excellent. J'ai fait sur eux, en tout, onze voyages ; je puis dire qu'il n'y a pas, en mer, de navires mieux conduits ou mieux aménagés.

*
* *

Au bout de huit jours, nous apercevons l'île de Watling ou San-Salvador, la première terre découverte par Colomb, lors de son fameux voyage, en octobre 1492.

de pre-
es vastes

de huit
de New-

bien un
rigué, la
seconde,
eaucoup
e, ou en
? Si les
ira pour
Alors, on
se réfu-
nbarque,
nent un
oreille.

oste, est
vages; je
s mieux

e de Wa-
couverte
octobre

3
e

Ft. Wrangel
Observatory Inlet
Fort George
Acton Ho.
Chesterfield Ho.
Ft. Kostanie
Dunvegan Ho.
R. Mtn House
Fort la Rouge
York
Ft. Severn
Winnepeg L.
Ft. Albany
Fort Garry
Ft. Nelson
Clear Water L.
Naip
Hopedale
Belchers
James Bay
East Main Ho.
L. Nitchequon
C. Charles
Mingan
Hannah Bay Ho.
A M E R I C A
Vancouvers I.
San Juan de Fuca Str.
Fort Langley
Ft. Colville
Olympia
Ft. Union
Helena
Bismarck
BLACK HILLS
Portland
Salem
Ft. Walla Walla
Boise City
Empire City
Fort Wright
Ft. Hall
Omaha
Pembina
Duluth
Ft. Charlotte
St. Paul
Green Bay
Milwaukee
Madison
Chicago
Michipicoten
Nipissing
Ottawa
Montreal
Portland
C. Sable
Halifax
Sidney
Boston
New York
Philadelphia
Washington
Norfolk
UNITED STATES
Sacramento
Carson Cy.
Salt L. Cy.
Stockton
San Francisco
Monterey
San Luis Obispo
San Diego
S. Thomas
Denver
Kansas Cy.
St. Joseph
St. Louis
Cairo
Memphis
Nash V.
Louisville
Santa Fe
Lit. Rock
Atlanta
Augusta
Columbia
Charleston
Savannah
Tallahassee
Mobile
N. Orleans
Austin
Galveston
St. Augustine
Bermudas
Tucson
Mesilla
El Paso
Guadalupe I.
Cerres Island
I. de Pararos
Cooper I.
Henderson I.
CANCER
Copper I.
Loreto
Durango
Monterey
Matamoras
GULF OF MEXICO
C. Sable
Key West
Havana
Merida
Abaco I.
Eleuthera I.
S. Salvator
WEST INDIES
Tampa
Salvose I.
La Paz
Guadalajara
Mexico
Cloud I.
New Balade
Santa Rosa
Colima
Passion I.
Acapulco
Tehuantepec
Vera Cruz
Balize
CARIBBEAN SEA
CENT. AMERICA
San Juan
Aspinwall
Cartagena
Caracas
Trinidad
Santiago
Pt. au Prince
Porto Rico
Barbuda
Antigua
Guadaloupe
Martinique
Barbadoes
Tobago
Trinidad
Clipperton I.
VENEZUELA
Isthmus of Panama
Duncan I.
Gallego I.
GALAPAGOS IS.
Abingdon I.
Downes I.
Albemarle I.
Chatham I.
Charles I.
Green I.
EQUATOR
U.S. OF COLUMBIA
Bogota
Quito
Guayaquil
EQUADOR
GUIANA
Amazon R.
Point Aguja
Truxillo
Callao
Lima
Ohevahoa
Magdelena I.
Disappointment I.
Honden I.
Clermont Tonnerre
Duff I.
Elizabeth I.
Waihou I.
Oeno
Incarnation
Pitcairn's I.
TROPIC OF CAPRICORN
DePaques or Easter I.
Salay Gomez
BOLIVIA
Arequipa
Arica
Cobija
Tarija
Salta
Asuncion
St. Felix Islands
Copiapo
ARGENTINE REPUBLIC
Coquimbo
Cordova
Santa Fe
Juan Fernandez Island
Valparaiso
Santiago
Cauquenes
Concepcion
Araucanian
Valdivia
URUGUAY
Buenos Ayres
Rinaco
Posta
C. Corrientes
O C E A N
Chiloe Id.
Chonos Archo.
Gulf of S. Antonio
Pen. of S. Josef
Pt. St. Elena
G. of St. George
C. Watchman
Port Desire
Cape Tres Montes
Gulf of Penas
Campana I.
Wellington I.
Madre de Dios Arch.
Hanover I.
Q. Adelaide I.
Magellan Str.
Grand Bay
West I.
East I.
C. St. Vincent
FALKLAND IS.
TIERRA DEL FUEGO
Staten I.
Desolation I.
Cape Noir
Beagle Chan.
Hoste Island
Cape Horn

NORTH
ATLANTIC
OCEAN
SOUTH
ATLANTIC
OCEAN
AMERICA
CANADA
NEW FOUND'LD
BRITISH ISLES
IRELAND
FRANCE
PORTUGAL
SPAIN
MEDITERRANEAN
MOROCCO
GREAT DESERT OF SAHARA
CANARY IS.
AZORES OR WESTERN IS.
Three Chimnies
Jaquet I.
Green Pond
Mayda
Amplimont
Hopedale
Byrons Bay
Nutchucktoke B.
Belle Isle
C. Charles
Minger
White Bay
Hannah Bay
Ottawa
Montreal
Quebec
Halifax
Boston
New York
Philadelphia
Washington
Norfolk
Charleston
Savannah
St. Augustine
Bermudas
Abaco I.
Eleuthera I.
S. Salvador
WEST INDIES
Barbuda
Martinique
Barbados
Tobago
Trinidad
Guadaloupe
Porto Rico
Jamaica
Cartagena
VENEZUELA
COLUMBIA
ECUADOR
Quito
Guayaquil
Amazon R.
Tarma
Lima
Cayenne
Joannes I.
Paramaribo
Surinam
GUIANA
Paranahyba
Ciara
Fernando Noronha I.
C. St. Roque
Paraiba
Pernambuco
Natal
Ascension Island
St. Paul Id.
Seregipe del Rey
Bahia or S. Salvador
Olivenca
Porto Seguro
Rio de Janeiro
Victoria
Cape Frio
Trinidad or Ascension I.
Villa Rica
S. Paulo
Santos
Montevideo
Buenos Ayres
R. de la Plata
Rincon
Posta
C. Corrientes
Tristan da Cunha
Nightingale I.
Goughs Island
Gulf of S. Antonio
Pen. of S. Joseph
Pt. St. Elena
C. of St. George
C. Watchman
Port Desire
Grand Bay
West I.
East I.
Magellan Str.
C. St. Vincent
TERRA DEL FUEGO
FALKLAND IS.
Staten I.
Beagle Chan.
Cape Horn
Cape North
Georgia I.
Clerkes Rocks
Boucets Island
Cape Verde Is.
S. Antonio
Sal I.
Bonavista
St. Jago
C. Verde
Pt. Praya
Tyschyt
Timbuctoo
Taghaza
Tenerife
Ferro
Cape Blanco
Cape Palmas
Sierra Leone
Monrovia
Setira Kro
Benin
Wogologo
Kaukau
Zanzibar
Mozambique
Mozaeno
Loanda
Benguela
Great Fish R.
Cape Frio
Needles
George I.
Cape Town
Chuquisaca
Cobija
Tarija
Salta
Copiapo
Coquimbo
Valparaiso
Santiago
Concepcion
Valdivia
Cordova
Santa Fe
San Luis
Rinaco
Posta
Tucuman
Jujuy
Potosi
Oruro
Arica
Arequipa
Lima
Cuzco
Tacna
Cape Horn

Ft. Wrangel
Dunnegan Ho.
Bellfonte House
Fort la Rouge
Fort Georgee
Observatory Inlet
Acton Ho.
Chesterfield Ho.
Ft. Kostanie
Manitoba
Fort Langley
Vancouver's I.
San Juan de Fuca Str.
Ft. Colville
Olympia
Ft. Union
Portland
Helena
Bismarck
BLACK HILLS
Salem
Ft. Walla Walla
Boise City
Yellowstone
Empire City
Jackson V.
Ft. Hall
Fort Wright
UNITED
Sacramento
Carson Cy.
Salt Lake
Fillmore
San Francisco
Stockton
Denver
Kansas Cy.
Monterey
San Luis Obispo
Prescott
Santa Fe
San Diego
S. Thomas
Tucson
Mesilla
El Paso
Guadalupe I.
Cerros Island
Altar
I. de Paxaros
Cooper I.
Henderson I.
Guaymas
Alamos
Brown
Loreto
Monterey
Mazatlan
Copper I.
Salsas I.
La Paz
Guadalajara
Mexico
Cloud I.
New Balade
Colima
Santa Rosa
Passion I.
Acapulco
Tehuantepec
Clipperton I.
Duncan I.
Green I.
Gallego I.
GALA
Albemarle
EQUATOR
Magdalena I.
Disappointment I.
Hoodles I.
Copenhagen
Berlin
Hague
GERMANY
Paris
Berne
FRANCE
Corsica
Barcelona
Balearic
SPAIN
Naples
Tunis
Algiers
Tripoli
Tangier
Gibraltar
Malta
Tessibid
Tierra
Ghadamis
Sukna
Agabli
Mizdah
Fezzan
Tripoli
Taghaut
Timbuctoo
Mogdor
Abeokuta
Hamdallah
Wogodogo
Benin
Wukara
Fernando Po
St. Thomas
C. Lopez
Loango
Banga
Loanda
Benguela
Great Fish R.
Ondo

San-Salvador fait partie des Bahamas, groupe de 20 grandes îles et de 600 îlots appartenant à l'Angleterre.

Nous passons par le détroit de Crooked-Island, bras de mer au milieu de quelques-unes des îles de ce groupe. Sur l'une d'elles s'élève un phare. Quand un navire arrive devant ce poste solitaire, on a l'habitude de laisser au gardien des provisions ou des journaux pour l'aider à tuer le temps.

L'île de Navassa, qui fait partie du groupe, a acquis une certaine notoriété par ses dépôts de guano. On en exporte une grande quantité aux États-Unis.

Bientôt, nous sommes en vue de l'extrémité orientale de Cuba, la « Reine des Antilles »; nous y doublons le cap Maisi, près de son phare en pierre. A 174 kilomètres, vers l'est, se trouve Haïti, la « République noire », comme l'a baptisée Spencer Saint-John.

Nous touchons au terme de notre voyage.

*
* *

Le matin du jour fixé pour l'arrivée, je me levai avant l'aube et montai sur le pont. Je vis dans le lointain, aux premières lueurs de l'aurore, des montagnes dont la base était enveloppée de brumes. Le capitaine Griffin — dont je me souviens toujours avec plaisir — me dit que ces géants des nuages étaient la Cordillère des Andes, de l'Amérique du Sud.

Cependant que notre navire faisait force vapeur, je sentis tout à coup, à mon grand étonnement, une odeur exquise répandue dans l'air.

Nous étions au commencement de l'été; d'abondantes pluies étaient tombées sur l'isthme; la nature entière était souriante, et le parfum venait de milliers de fleurs sauvages et d'arbres fleuris.

Le jour se leva, radieux; le soleil monta dans l'azur, la brume se dissipa, et nous entrâmes dans la baie de Limon.

Colon était devant nous avec ses quais, ses navires, ses bateaux, tout ce qui constitue un véritable port de mer. De tous côtés, des palmiers; à l'arrière-plan, un épais marécage de palétuviers. Le tout avait cette teinte de claire verdure qui ne se rencontre que sous les tropiques.

Le débarquement est facile à Colon : un môle relie le navire au rivage, et les voyageurs peuvent avec rapidité se rendre à la gare du chemin de fer. Mais, sans parler d'une température dont la chaleur suffocante est rendue morbide par les exhalaisons d'un sol marécageux, les vents du nord se déchaînent souvent avec rage sur cette rade, que nul obstacle naturel ou artificiel ne protège. On a vu des navires sombrer à 30 mètres du rivage.

*
* *

Colon-Aspinwall, bâti sur pilotis, près de la rive

orientale de l'isthme, est malsain, mais fertile. On cultive surtout la banane. Il a 3,500 habitants. C'est la capitale du district. Le port est un des meilleurs de la côte; il est franc, aussi a-t-il pris le trafic qui se faisait autrefois par Chagrès, la ville. Il doit son double nom au grand navigateur Christophe Colomb et à W. H. Aspinwall, l'un des fondateurs de la ligne de chemin de fer américain de Panama, inaugurée en 1855. Le canal y commence et la voie ferée le traverse.

La ville actuelle n'est point celle où je débarquai le 29 mai 1880. Pendant une révolution, qui éclata sur l'isthme de Panama en mars 1885, Colon fut réduit en cendres. Cette perte coûta au pays 60 millions de francs.

A l'époque de mon arrivée, l'île ne comportait que le seul établissement de Colon. Cette île — qui, sur certaines cartes, porte le nom de Manzanillo — est de formation coralioïde, c'est-à-dire qu'elle est le produit de ces infatigables travailleurs de la mer, les polypes. Elle n'a guère qu'un kilomètre et demi de longueur, et une largeur moyenne d'un demi-kilomètre. Sa surface, exhaussée tout au plus d'un mètre au-dessus du niveau de la mer, est rattachée à la grande terre par un remblai sur lequel passe le chemin de fer.

Colon s'étale sur la petite île de Manzanillo, à l'entrée de la baie de Limon, dans des terres basses, au milieu de marécages.

Sa voie principale — Front-street — est parallèle au chemin de fer; là, autant de maisons, autant de buvettes. Ses rues ont une physionomie à part. Elles sont bordées de cases en planches non rabotées; on n'y voit ni chevaux, ni voitures, mais des urubus qui

COLON-ASPINWALL

méditent sur les toits, des co c hons maigres qui grognent, des poules qui gloussent, des chiens qui glapissent, et une infinité de crabes qui font rouler des coquillages sous les pieds des passants.

Colon, même avant l'incendie, ne brillait guère par son architecture. Deux constructions, ornées chac une

d'une double rangée d'arcades mauresques, rappelaient l'Espagne. La plupart des maisons et des boutiques construites en bois devinrent la proie facile des flammes.

La nature est toujours en action sous le climat humide et brûlant de cette partie de l'Amérique centrale ; la végétation ne s'y arrête jamais, et des feuilles nouvelles remplacent successivement celles qui tombent. Le sol y est vingt fois plus productif que celui d'Europe. Les côtes et tous les endroits marécageux sont partout couverts de mangliers ou palétuviers. Le corossol des marais et une foule d'autres végétaux viennent réunir leurs tiges à des lianes sarmenteuses et augmenter le méphitisme de ces terrains inondés en y interceptant l'air nécessaire à la vie. Des fougères arborescentes, des sensitives et une quantité de plantes curieuses par la singularité de leur feuillage ou l'agrément de leurs fleurs, remplissent les forêts.

Pendant la saison chaude et soi-disant salubre, l'air est lourd et malsain ; il est délétère et pestilentiel pendant la saison humide, qui dure huit mois de l'année.

Au centre de la ville est une lagune autour de laquelle, je dirai même sur laquelle sont jetées les maisons en bois, pêle-mêle, à la diable, sans ordre, sans symétrie. La lagune n'a d'autre débouché qu'un chenal fort étroit qui ne permet pas aux eaux sales,

fangeuses et putrides, de s'écouler librement. Ce cloaque divise la ville en deux, séparant le quartier blanc du quartier nègre.

Sur ces eaux croupissantes, aux miasmes fétides, croissent de jeunes palétuviers, des nélumbiacées, des balisiers aux fleurs rouges, de beaux nénufars aux grandes feuilles rondes, à la fleur d'une blancheur éclatante, et une quantité d'autres plantes ligneuses et herbacées. Une infinité de petits crabes rouges, aux pattes blanches et tachetées de points bleus et brillants, courent rapidement sur les souches vaseuses.

L'endroit le plus agréable à Colon est la Plage, qui se trouve à bonne distance de la ville et de sa lagune. Plus d'une demeure charmante s'élève sur ce rivage, maisons habitées pour la plupart par les employés du chemin de fer de Panama et le personnel des paquebots.

C'était un régal sans pareil pour moi d'aller, la nuit, par les grands clairs de lune, me promener en la saison chaude sur cette merveilleuse grève où déferlent sans cesse les énormes lames du vaste Atlantique ; j'aimais à voir leurs lourdes masses se soulever, bouillonnantes, et se ruer contre les bancs de corail du large, où elles se brisent et projettent sur la rive leur longue traînée d'écume blanche.

La ville avait alors, et elle a encore une fort belle église protestante, édifice gothique, construite en por-

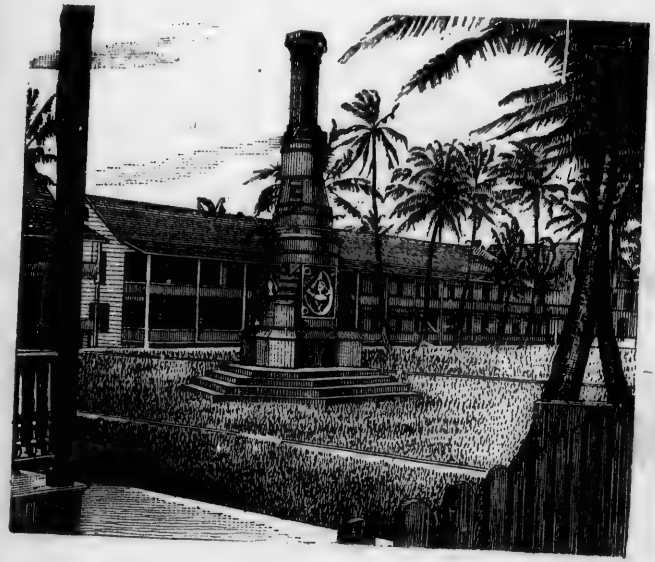
phyre brun-rouge par la Compagnie du chemin de fer. Cette pierre, de nuance sombre, a été tirée d'une carrière sur la ligne même, à Buhio-Soldado.

Derrière l'église et sur la place communale qui fait

ÉGLISE PROTESTANTE

face à l'hôtel Washington — édifice épargné par le feu — s'élève un monument, ou plutôt une colonne, ouvrage également dû à la même Compagnie. Sur le socle figurent les noms des pionniers et fondateurs de la ligne : Aspinwall, Stephens et Chauncey. Dans

l'enclos faisant face à l'hôtel Washington, on voit un superbe amas de cocotiers — *cocos nucifera* — qui poussent en pleine terre; c'est le plus gracieux des arbres sous les tropiques. Le capitaine Griffin, du pa-



COLONNE A ASPINWALL, STEPHENS ET CHAUNCEY

quebot le *Colon*, m'a assuré qu'on trouve, dans l'état de Panama, plus de cent espèces variées de ce beau palmier.

Derrière l'église encore se trouve l'hôpital de la Compagnie du chemin de fer, dont la façade domine

un épais taillis de palétuviers, essence qui se plait surtout au voisinage de l'eau. L'édifice tourne le dos à la mer.

Près de la gare, sur un maigre socle, se dresse la statue de Christophe Colomb, au sommet d'un monticule. Cette statue fut donnée aux États-Unis de Colombie par l'ex-impératrice Eugénie.

La classe ouvrière — un ramassis de gens venus de tous les coins du globe — habite les terres à l'intérieur; on rencontre toutes les nuances de peaux intermédiaires entre le blanc, le jaune et le noir, — indigènes, étrangers et sang-mêlés.

*
* *

Avant de prendre congé de Colon, qu'il me soit permis de dire quelques mots sur son climat; car, du climat d'un pays dépend la bonne ou la mauvaise santé des habitants.

Lorsque j'arrivai à Colon, le doyen de la Faculté de médecine, un Colombien, c'est-à-dire un homme du pays, voulut bien me fournir quelques données sur les saisons.

— Il y en a deux, dit-il : la saison humide, qui dure du 15 avril au 15 décembre; et la saison sèche, dite salubre, qui va du 15 décembre au 15 avril.

Puis il ajouta, pour bien préciser sa pensée :

— Pendant la première de ces deux saisons, on meurt de la fièvre jaune en quatre ou cinq jours ; pendant la seconde, on meurt de la fièvre paludéenne en vingt-quatre ou trente-six heures.

Et je dois dire, après avoir exercé la profession de médecin à Panama pendant cinq ans, que mon expérience a pleinement confirmé les vues du doyen de la Faculté. Pour ce qui est des saisons, c'est la meilleure division qu'on en puisse faire. Le teint cireux, d'un jaune verdâtre, indique l'état maladif des indigènes qui sont tous anémiés, minés par la fièvre pernicieuse. Le climat est tellement humide que, même pendant la sécheresse, on trouve, au réveil, une forte couche de moisissure bleuâtre sur les souliers.

J'ajouterai que le cimetière — réservé à ceux qui meurent sur le versant de l'isthme où se trouve Colon — est établi sur le mont Hope. Ce lieu funèbre a un autre nom : la « Colline du Singe », sous lequel on le désigne communément. On y va en wagon. Les trains qui transportent les morts sont aussi fréquents sur cette ligne que les trains réservés aux vivants ou aux marchandises. Depuis l'avènement de M. de Lesseps et de ses ouvriers, le 28 février 1881, pour l'entreprise du canal de Panama, des milliers et des milliers de corps ont été charriés vers ce cimetière, toujours avide de cadavres. En deux saisons d'épidémie, seules, les enterrements se chiffraient par une moyenne de trente à quarante par jour — cela pendant deux semaines entières.

*
* *

Les urubus — *cathartes fœtens* — qu'on voit un peu partout à Panama et que les indigènes appellent *gallinazos*, attirent l'attention de tout étranger qui arrive dans l'isthme. Ce sont, en effet, des oiseaux hideux. On les voit perchés sur les arbres, au sommet des rochers, sur les toits des maisons. Ils ont le plumage noir et sont à peu près de la taille du dindon. A Colon, on ne les rencontre encore que par groupe de trois ou quatre.

Ces oiseaux de proie constituent la vraie police sanitaire du pays, bien qu'ils ne soient pas à la solde du gouvernement. Ils débarrassent les lieux habités des restes d'animaux morts dont la putréfaction finirait par infecter l'air. Dès avant l'aurore, ils se mettent en quête de leur déjeuner. Sitôt qu'un *gallinazo* a découvert un cadavre, il le dépèce; mais il n'est pas longtemps seul. Bientôt arrivent des milliers de convives qui se disputent avec volupté et acharnement le butin envié au milieu de rauques croassements.

Souvent, le sarcoramphe papa, remarquable par ses caroncules charnues sur la tête, et qu'on nomme le roi des vautours, intervient aussi pour avoir sa part du festin. Les urubus aussitôt s'éloignent et attendent à distance que le roi soit repu. Celui-ci, à son tour, se retire devant le condor.

Cette déférence, à laquelle les indigènes assignent une cause morale, s'explique simplement par le bec plus ou moins acéré des trois espèces d'oiseaux.

Les *gallinazos* s'élèvent très haut dans les airs ; rien n'égale la grâce de leur course. Darwin, qui les a observés, pense que la grande beauté de leur vol tient à leur façon de s'apparier. Ils ne font pas de nid et déposent leurs deux œufs dans le trou d'un rocher.

*
* *

Colon, je l'ai dit, est la tête de ligne, sur l'Atlantique, du chemin de fer de Colon à Panama.

A une heure de l'après-midi, nous prenons le train pour Panama, ville qui se trouve sur le versant opposé de l'isthme.

Les wagons, très allongés, sont ouverts aux deux bouts, sans portières ; les côtés, percés d'ouvertures, sont garnis de persiennes mobiles qui laissent librement circuler l'air à l'intérieur. Les sièges — fauteuils en rotin tressé, dont on peut à volonté tourner le dossier — sont placés de chaque côté du wagon et laissent un passage au milieu.

Outre ces wagons, il y a des fourgons pour les indigènes employés à l'entretien de la voie.

*
* *

En quittant la gare, le chemin de fer passe sur un remblai qui met l'île de Manzanillo en communication avec la côte ferme des anciens conquistadores espagnols.

Nous entrons dans un vaste marécage, véritable mer de verdure ; derrière ces terres noyées, remplies de palétuviers, s'élève une colline ; une terre basse s'étend au delà de celle-ci. Parfois, le marais fait place à des pâturages où paissent des bœufs de grande taille.

Nous laissons le cimetière de la colline du Singe sur notre gauche au milieu de petits coteaux rougeâtres et galeux. Puis, nous nous enfonçons dans le marais de Mindi.

Les fourrés deviennent de plus en plus épais.

Bientôt, c'est la forêt, touffue, impénétrable, avec ses lianes, ses épiphytes, ses parasites, noués, tordus, enlacés, enchevêtrés, où des cassiques à long bec, à plumage noir, sont perchés, près d'une bourse suspendue à une branche, dans laquelle leurs petits sont continuellement balancés.

Çà et là, des groupes de bananiers entremêlés de palmiers, de cocotiers, de sagoutiers, de musacées, de papyriers, de fougères arborescentes et autres plantes vertes. A celui qui le voit pour la premiere fois, le bananier, qui n'est qu'un gros roseau, semble être un jeune arbre ; sa tige, de la dimension du bras, est vigoureuse, luisante, spongieuse ; ses feuilles sont fort longues, bien étalées, ses fruits retombent en une lourde grappe au sommet de la tige.

De temps à autre, sur le flanc des coteaux, on en-

trevoit des *ranchos*, ou huttes des indigènes, recouvertes de feuilles de bananier.

Sur la droite coule le Chagrès, fleuve fort paisible pendant la sécheresse, mais qui trop souvent se fait torrent impétueux, dévastateur, pendant la saison des pluies.

Nous atteignons Gatun. De cette station jusqu'au Pacifique, le chemin de fer longe la rive gauche du Chagrès. En face, sur l'autre bord du fleuve, est le hameau indien qui donne son nom à la station. A sec sur la berge, on voit d'innombrables *lanchas* ou canots creusés dans des troncs d'arbres. Gatun, à cette époque, n'offrait à l'œil qu'un amas de huttes construites en bambou — *bambusa arundinaria* — et recouvertes de feuilles de bananiers ou de lauriers-roses.

HUTTE

Nous passons devant Ahorca-Lagarto, mot qui signifie « pends alligator », endroit où, il faut croire, on pend les caïmans qu'on peut capturer dans le Chagrès, et il y en a beaucoup; Buhio-Soldado, c'est-à-dire la « case du soldat », ou les bambous prennent des proportions colossales ; Buena-Vista (Belle-Vue), où, comme l'indique son nom, le panorama s'étend et devient magnifique.

Nous franchissons le Chagrès à Barbacoas, mot qui signifie *pont*. Ici, les Indiens avaient jeté un pont volant, en osier, sur la rivière. C'étaient, au dire des premiers explorateurs, des hommes braves, intrépides, hospitaliers et fort ingénieux. Le pont du chemin de fer, qui se trouve actuellement à Barbacoas, est en tôle et a 204 mètres ; il repose sur de fortes piles en pierre, et a coûté 2,500,000 francs.

Le fleuve, à cet endroit, est large, tout au plus, de 65 mètres. Lors des inondations qui dévastèrent, en 1878, la vallée du Chagrès, les eaux en apparence paisibles du fleuve montèrent à quatre mètres, voire même à six mètres au-dessus du chemin de fer.

Au delà du pont, les arbres disparaissent sous les lianes en fleur. La richesse, la compacité de la végétation étonne. On voit une véritable agglomération de plantes de toutes sortes où, à côté des feuilles et de fleurs inconnues, sont des orchidées, des palmiers, des bambous, des cotonniers, des palétuviers, ces derniers surtout, espèces de rhizophorées, dont les racines offrent de formidables saillies à la base et qui, au lieu de se trouver dans la terre, paraissent au-dessus du sol vaseux.

Les stations qui suivent sont : San-Pablo, c'est-à-dire Saint-Paul ; Maméi, où les trains se croisent ; et la Gorgona, grand village indien où les carbets s'étalent dans une combe étroite, au milieu des hautes croupes de la Cordillère.

Au pied de la Gorgona coule le Chagrès qui, à cet endroit, interrompt brusquement son cours pour reprendre un autre lit latéral, et lui fait décrire un gigantesque zigzag.

Matachin partage la ligne du chemin de fer en deux parties égales. Il n'y avait là que quelques ranchos et bâtiments en bois appartenant à la voie ferrée.

« Mata Chino » vient de deux mots espagnols qu'on peut traduire par « tue Chinois » et se rapporte à un drame épouvantable qui eut lieu près de cet endroit en 1854, lors de la construction du chemin de fer. Les entrepreneurs, perdant tous leurs ouvriers européens, par les effluves délétères des marais, s'avisèrent de faire venir des Chinois, travailleurs sobres qui se contenteraient d'un modique salaire. Ils étaient au nombre de huit cents. Seize moururent en route, on jeta leurs corps à la mer. Moins de huit jours après leur arrivée, quatre-vingts étaient couchés sur le flanc. On pensa que le manque d'opium était la cause d'un si rapide abattement. On leur en donna. Sous l'empire de cette drogue, ils retrouvèrent si bien leurs forces, que deux tiers des malades se levèrent de leur lit et recommencèrent à travailler. On leur en distribua quinze grains par jour, ce qui revenait à 75 centimes par tête. Puis, la distribution cessa. En quelques semaines, alors, c'est à peine si un seul des huit cents hommes restait debout. Tous étaient malades. Ils jetaient là leurs outils, et, la nostalgie s'en mêlant,

l'un après l'autre cherchait dans la mort un refuge contre ses souffrances et son désespoir.

Le suicide est commun parmi le Chinois. Mais, ce qui étonne surtout ce sont les différents modes adoptés par eux pour se donner la mort. Les uns gagnaient le bord de la mer, allumaient leur pipe, s'asseyaient sur le rivage, et, silencieux, attendaient la marée montante, qui bientôt les engouffrait; d'autres, moins stoïques, offraient tout ce qu'ils possédaient à la main amie qui, d'un coup de revolver, leur ferait sauter la cervelle; d'autres encore se pendaient par la chevelure à de grands arbres. Quelques-uns entortillaient leurs longues nattes autour de leur cou et serraient dessus comme avec une corde, jusqu'à ce que strangulation s'ensuivit. Plusieurs aiguisèrent de longs bâtons, accouplés en forme de béquilles, et se laissaient lourdement tomber le cou sur les pointes, qui les perçaient de part en part; ainsi déchirés, ils exhalaient leur vie dans un flot de sang. Les uns se laissaient mourir de faim; les autres s'empalaient sur leurs instruments de travail; d'autres encore prenaient de lourdes pierres et se précipitaient au fond de la rivière. Bientôt, il restait à peine deux cents hommes sur les huit cents qui étaient venus; on les envoya à la Jamaïque où, depuis, ils traînent une vie misérable, obligés, vu leur état de maladie, à mendier leur pain.

La Compagnie du chemin de fer ne fut pas plus heureuse avec une cargaison d'ouvriers irlandais,

embarquée à Cork. Arrivés à Colon-Aspinwall, tous cédèrent si rapidement aux effets néfastes du climat, qu'on ne put guère obtenir une bonne journée de travail d'un seul d'entre eux. La mortalité fut si grande qu'on dut embarquer les survivants pour New-York où la plupart moururent de la fièvre contractée pendant leur court séjour dans l'isthme.

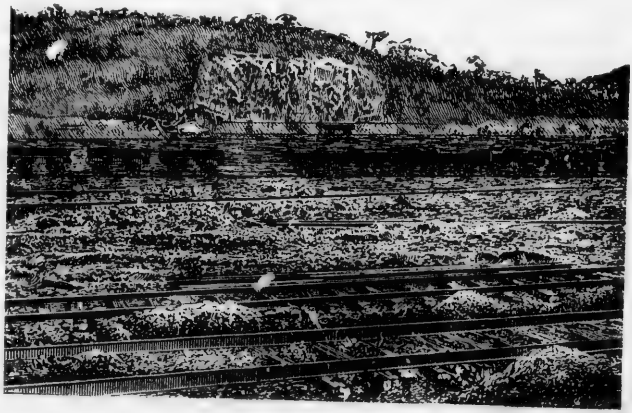
Chaque mètre de la voie ferrée a coûté la vie à un homme. C'est un travail colossal ; nous lui devons le témoignage de légitime admiration qui appartient à toute œuvre de génie.

Des trois cents ouvriers qu'emploie actuellement la Compagnie du chemin de fer, la plupart sont des gens de la province de Carthagène ; il y a aussi des nègres de la Jamaïque et des coolies venant des Indes orientales.

*
* *

Après avoir dépassé Gamboa, je réalisai, pour la première fois, ce qu'on entend par une averse sous les tropiques. La pluie tombe littéralement en nappes. C'est comme un mur d'eau. On distingue difficilement au travers les objets les plus proches. Puis, l'averse s'arrête aussi soudainement qu'elle est venue. Le soleil reparaît, dorant de ses rayons la riante forêt pleine d'une riche verdure et parsemée de magnifiques fleurs aux couleurs les plus éclatantes. Arbres et vignes semblent offrir toutes sortes de retraites féeriques dans le labyrinthe des taillis.

Non loin de Matachin, sur la droite, on découvre une hauteur, illustre autrefois, aujourd'hui oubliée. C'est le Cerro-Gigante, la géante colline — 310 mètres — du sommet de laquelle, au petit jour, Vasco Nuñez



TRANCHÉE A EMPÉRADOR

de Balboa entrevit, lui premier, l'aire immense du vieil océan Pacifique, le 26 septembre 1513.

C'est par une rampe continue que le train monte graduellement de la côte et serpente à travers les

collines, où se déploie, à mesure de l'ascension, une végétation qui varie suivant la hauteur.

On s'arrête à Empérador, petit hameau indien. Là, les femmes indigènes viennent offrir des provisions. Elles sont affublées d'un costume qui est une véritable caricature. Elles vont, la tête nue, avec des fleurs piquées dans les cheveux, et portent une robe dont les volants sont placés en haut, au lieu d'être en bas de la jupe.

Parmi ces femmes, dont le teint varie suivant le croisement auquel elles appartiennent, il y a la *chola* et la *zamba*. La chola, qui a les cheveux lisses, brillants et longs, est le produit d'une Indienne et d'un blanc ; la zamba, qui a la tignasse un peu crêpée, est la métisse d'une Indienne et d'un nègre.

Elles sont parées d'une grande chaîne en or, qui contraste avec la couleur bistre de leur peau. Parmi les nombreux objets qu'elles vendent, je remarquai des bananes, des oranges, des œufs durs, des *pitos* — espèce de hachis enveloppé dans des feuilles de maïs — et autres comestibles. L'une des plus gaillardes me mit sous le nez une bouteille de bière qu'elle qualifia de « boisson des Anglais ». C'était presque une calomnie pour moi qui suis un buveur d'eau.

Pendant l'arrêt du train, quatre ou cinq enfants se tenaient sur le remblai, n'ayant pour tout vêtement

qu'une ficelle autour des reins à laquelle est attachée une *pampanilla* — petit carré d'étoffe qui doit se trouver devant, mais qui est, le plus souvent, derrière ou par côté, quand il n'est pas absent.

EMPÉRADOR

Quelques dames un peu prudes, qui étaient avec nous, affectaient de ne pas voir les jeunes naturels ; mais leurs visages trahissaient leur embarras. Bientôt, un fou rire gagna tout le monde. Un Américain fit la remarque que ces jeunes Colombiens étaient vêtus d'un complet de boue si bien ajusté à leur peau pendant la vie, qu'il dispensait d'un linceul pour les enterrer à leur mort.

La station de la Culébra, le point culminant de l'isthme, est à 52 kilomètres de Colon et à 82 mètres au-dessus du niveau de l'océan Pacifique. C'est, d'autre part, le passage le moins élevé de la cordillère des Andes, sous ces latitudes. *El Cerro de la Culebra*,

LA CULÉBRA : CAMPEMENT POUR LES OUVRIERS DU CANAL

qui veut dire « le coteau de la couleuvre », se trouve sur la crête, ligne de partage des eaux. La végétation est telle, en cet endroit, que l'herbe et les broussailles poussent avec vigueur jusqu'au bord des rails. On s'occupe constamment à les couper. Il faut sans cesse travailler à réparer les dégâts causés par la pluie, la

chaleur, les insectes et une végétation fougueuse. Si la ligne ne fonctionnait pas pendant six mois, la voie disparaîtrait bientôt sous l'épais fouillis des plantes tropicales.

Le chemin de fer est porté en encorbellement sur le flanc de la montagne.

Descendant graduellement le versant opposé, le train s'arrête à El Paraiso — le Paradis — charmant petit hameau, à l'ombre des grands arbres, sur le flanc de la montagne ; des nopals et autres cactacées y épanouissent leurs fleurs superbes.

Au loin, sur la route de plus en plus déclive, se dresse le mont Ancon, joli pic volcanique de 170 mètres d'élévation, qui se trouve juste derrière la ville de Panama.

On passe de nouveaux marécages, pleins d'alluvions noires. On entrevoit, de temps à autre, de grands bras de mer, qui, à marée haute, sont remplis d'eau, et qui, à marée basse, ressemblent à d'immenses bourbiers ; ces bras communiquent avec le Rio-Grande, à trois kilomètres environ en arrière de la ville de Panama.

Le train met quatre heures à faire ce trajet, c'est-à-dire 71 kilomètres.

Nous descendons de wagon à Playa Piétra, en

dehors de la ville, au fond de l'anse où se trouve le petit port de Panama.

*
* *

Laissant sur son parcours de grandes, belles maisons, dont l'architecture rappelle les styles les plus connus et même les plus inconnus, notre véhicule — grande guimbarde jaune traînée par des mules lilliputiennes, bruissantes de grelots, — s'engage dans les rues sales et inégales de la ville.

Jamais je n'oublierai l'impression de tristesse profonde qui me poigna le cœur lors de cette première visite. Après une ville comme New-York, où les hôtels sont si brillants, les rues si animées, Panama me parut vieux, laid, morne, racorni, délabré. Ajoutez à cela que la fièvre jaune sévissait sur l'isthme, que plus d'un drapeau était en panne, et vous comprendrez que l'entourage n'était pas fait pour égayer.

L'impitoyable voiturier, avec d'affreux jurements espagnols, rossait à tour de bras ses malheureuses petites bêtes; l'omnibus, dont le bruit des roues retentissait dans les rues sombres, passa en grondant devant la vieille église de Notre Señora de La Merced, sur la plaza de la Catedral, et s'arrêta enfin à l'une des entrées latérales du Grand-Hôtel, qui occupe, seul, tout un vaste emplacement.

L'édifice a trois étages; il est bâti en pierres de taille et sa facture est telle que mon esprit s'en émer-

veilla. On m'apprit qu'un brave Français, trop ambitieux, avait dépensé jusqu'à son dernier sou pour le construire. C'est un édifice superbe. A l'intérieur, les chambres sont spacieuses; la table est bonne; mais, hélas ! plus d'une odeur nauséabonde pénetre les corridors.

CHAPITRE II

Panama : sa position, ses vieux remparts, son port. — La Plaza et ses monuments : la cathédrale, l'évêché, l'hôtel de ville, le palais du chef de l'État. — La Quinta. — Conseils hygiéniques. — Commerce. — Réjouissances publiques ; les courses de taureaux, les courses de chevaux, les mascarades. — Le machete. — Fêtes religieuses. — Le marché, ses provisions : poissons, viande, légumes.

Panama est le chef-lieu de l'État du même nom.

La ville moderne a été bâtie, depuis 1670, par Fernandez de Cordova. Sa première église, celle de San-Félipé, érigée dans le centre de la ville, porte encore, au-dessus de son entrée occidentale, la date de sa construction : 1688. La ville et son église existent donc depuis plus de deux siècles.

Panama était fortifiée; ses vieux remparts, aujourd'hui désagrégés par le ressac de la mer, le temps, et les tiges herbacées qui ont pris racine dans leurs fissures, coûtèrent plus de 55 millions de francs, à une époque où les Indiens du pays n'étaient guère

que les esclaves des Espagnols. En plus d'un endroit, notamment à la Batterie, les murs et la maçonnerie sont encore en fort bon état. C'étaient de merveilleux constructeurs que ces Espagnols des premiers jours.

La ville, bâtie sur une pointe de rocher volcanique, avance hardiment dans la baie, situation hors ligne pour une ville fortifiée.

Le petit port de Panama est au fond d'une crique, entre le palais du chef de l'État et la gare, au nord de la ville. Les vaisseaux du plus mince tonnage ne sauraient y pénétrer. Seules, les barques de pêcheurs y accostent. La mer paraît s'éloigner, d'année en année, de la ville. Pour s'embarquer, il faut prendre un petit navire, à faible tirant d'eau, qui vous amène à une île située à plusieurs kilomètres de Panama. Là, après un transbordement assez difficile et toujours coûteux, on part enfin pour la Californie, ou ailleurs.

Du côté de la ville qui regarde le mont Ancon, s'élevaient de hautes murailles, ainsi que la porte avec son pont-levis et un fossé profond.

Depuis 1849, ces remparts ont disparu, ou il n'en reste que fort peu de chose. Un boulevard se prolonge sur leur emplacement. On voit encore, au delà de La Merced, tout ce qui reste des anciennes fortifications avec leurs embrasures.

Panama, pendant bien des années, fut une place

forte espagnole de premier ordre. Les trésors, les centaines de millions de doublons qui s'y entassèrent, nous apparaissent à cette heure sous un jour quelque peu fantastique. L'Espagne, à cette époque la dominatrice sur les mers, était au faite de l'opulence et de la grandeur. On raconte qu'un jour, le roi d'Espagne, regardant par une fenêtre de son palais, éleva la main sur ses yeux comme pour les abriter. Un ministre, ayant remarqué ce geste, lui en demanda la raison. Le roi lui dit :

— Je cherche du regard ces fameux murs de Panama, car ils ont coûté assez de millions pour être visibles même d'aussi loin.

*
* *

La Plaza, c'est-à-dire la grande place, se trouve juste au centre de la ville. C'est un vaste rectangle. Au nord, la cathédrale; à l'est, le palais épiscopal; en face de celui-ci, le Grand-Hôtel et le Cabildo.

La cathédrale est le monument le plus beau, le mieux conservé et le plus important de la ville.

Un auteur, des mieux connus aux États-Unis, assure que cette église est construite dans le style de la première Renaissance. Il se trompe. L'édifice, surmonté de deux hautes tours en pierre de taille, est du style mauresque le plus pur; les dômes, enduits d'un ciment spécial aux premiers Espagnols, sont incrustés de coquilles perlières, la partie concave des

coquilles tournée au dehors. Ces coquilles, qui sont en fort grand nombre, simulent des dessins variés, sur fond ocre-rouge. Il y a bien cent trente ans qu'elles sont en place, exposées à toutes les intempéries; néanmoins, l'effet produit par l'irradiation des nacres, qui miroitent aux rayons du soleil, est encore visible.

La façade de la cathédrale est fort belle. On y voit de lourdes portes, des colonnes, des niches pour les douze apôtres, et une ouverture au-dessus pour la Vierge. La pierre, de nuance jaune, employée dans sa construction, ressemble à du grès. Sur la porte centrale figure une double croix, emblème du siège épiscopal.

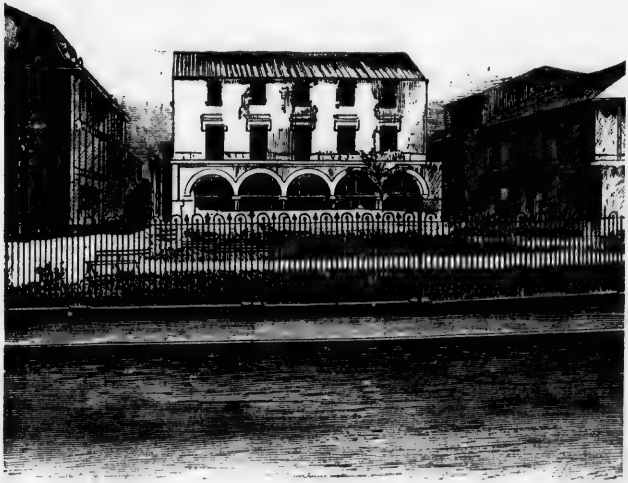
En face de la cathédrale, on voyait les ruines de l'ancien Grand-Hôtel, édifice assez fortement endommagé par le tremblement de terre qui eut lieu en 1858. Ces ruines devinrent plus tard la proie des flammes.

L'évêché, nouvellement construit, est un édifice à deux étages, d'un beau galbe architectural. L'évêque Paul, qui occupait le palais lors de mon séjour à Panama, a été nommé depuis archevêque de la Colombie; il réside actuellement à Santa-Fé de Bogota, capitale de la Confédération.

Le Cabildo, en même temps hôtel de ville et chambre des députés de l'État de Panama, est cher à tous les Colombiens parce qu'il marque l'endroit où, après

avoir secoué le joug espagnol, les représentants du pays signèrent la proclamation de leur commune indépendance. Ce vieil édifice et le Grand-Hôtel occupent tout un côté de la place.

Faisant face au Cabildo, de l'autre côté de la Plaza,

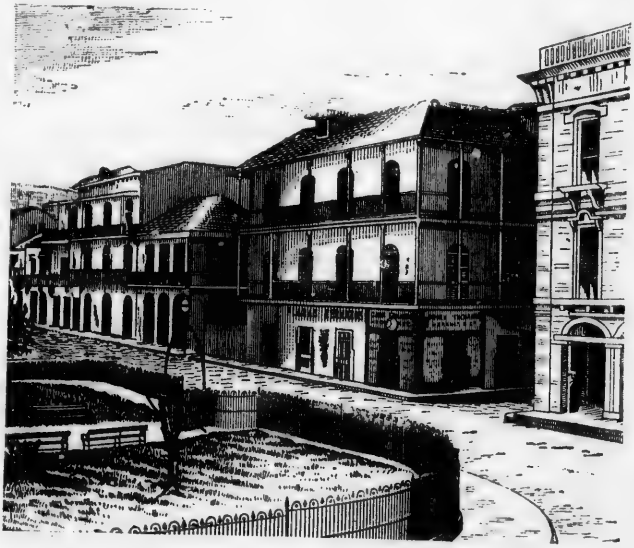


LE CALBILDO

se trouvent quelques-unes de ces vieilles bâtisses en pierre de taille de la Colombie, maisons à deux étages, avec balcons et à toiture en tuiles rouges. Le plus souvent, on recouvre d'une couche de badigeon ces vieilles constructions.

Les principales boutiques sont sur la Plaza et dans quelques rues avoisinantes.

On reconnait *la Casa del Gobierno*, ou palais du



A DROITE, L'ÉVÊCHÉ; VIEILLES MAISONS A GAUCHE

chef de l'État, aux armes de Panama, qui se trouvent au-dessus de la grande porte. C'est une vaste et belle construction, ornée, à l'intérieur, d'une superbe salle de réception, de tableaux et de statues; de ses fenêtres, on a une vue magnifique sur le port et la gare.

Toutes les églises, sauf deux, sont à l'intérieur de la ville. L'une des deux, au dehors, s'appelle l'église de Santa-Ana; elle se trouve sur une place qui porte le même nom, à l'extrémité du faubourg, sur un plateau. Cette église suburbaine fut construite, il y a bien deux cents ans, par un richissime seigneur espagnol, dont Santa-Ana était le nom patronymique.

A l'arrière de celle-ci se dressent encore les ruines de l'église succursale de Santa-Ana, près de l'entrée de la Quinta Santa-Rita.

La Quinta est un lieu charmant, au pied du mont Ancon; c'est la propriété de M. Leblanc dont on parla beaucoup lors de la première visite que M. de Lesseps fit à l'isthme de Panama. A cette occasion, M. Leblanc eut la hardiesse de dire au grand Français que, si celui-ci s'avisait de vouloir creuser un canal à travers l'isthme, on ne trouverait pas assez de bois sur les arbres du pays pour faire les croix à mettre sur les fosses de ses ouvriers. M. Leblanc, grâce à sa vieille expérience, savait fort bien ce qu'il disait. Les événements ont pleinement justifié ses prévisions. Des milliers et des milliers de vaillants ouvriers ont trouvé la mort dans ces fameux travaux du Canal; quelques-uns ont une croix sur leur fosse, mais la plupart n'en ont pas.

La ville de Panama avait, en mai 1880, une population estimée à 15,000 âmes, la majorité composée de noirs indigènes et quelques Chinois. Peut-être, tout

bien compté, y avait-il 2,000 hommes de race blanche sur l'isthme entier. Le commerce était alors, comme il l'est aujourd'hui, concentré entre les mains des étrangers, qui, outre les capitaux nécessaires, apportent cet esprit d'entreprise qui fait tout à fait défaut aux gens du pays.

*
* *

A Panama, et sur tout l'isthme, la santé dépend de la manière dont on y vit.

Il va sans dire qu'une vie régulière, dans tout pays de la zone torride, est indispensable. Par vie régulière, voici ce que j'entends : Il faut se lever tôt, prendre un bain, puis une tasse de café, avec un petit pain. Le déjeuner, qui sera à la fourchette, aura lieu à onze heures ou à midi. Je commençais ce repas par quelques fruits mûrs ; après quoi, je prenais de la viande, un légume et du café. A six heures, on dîne, mais le repas doit être léger ; on se livre ensuite au *far niente* et on se couche de bonne heure.

C'est là, d'ailleurs, le régime de la plupart de ceux qui habitent les pays chauds.

La vie régulière porte en soi sa récompense : elle procure le maximum de santé et le minimum de malaise. Les abstèmes sont les plus heureux. Bien des gens penseront qu'un tel régime deviendra monotone, voire même tout à fait ennuyeux. Je n'en dis-

conviens nullement; mais, en l'adoptant, ils se prémuniront contre la maladie.

Qu'il me soit permis de dire un mot sur l'usage de l'alcool, de la bière et du vin.

Je donne ici le résultat de mon expérience et de mes observations professionnelles pendant huit années passées sous les tropiques. Ayant essayé, tantôt un régime stimulant modéré, tantôt une abstinence complète, je crois pouvoir affirmer que ceux qui offrent le moins de prise aux effets pernicieux du climat sont d'une entière sobriété.

A Panama, la fièvre jaune est une maladie particulièrement dangereuse. Dans les premières semaines qui suivirent mon arrivée, en 1880, sur 41 personnes entrées à l'hôpital de la Charité, pas une n'échappa; sur 27 autres personnes soignées dans les hôpitaux appartenant à la Compagnie du Canal, une seule fut sauvée. En thèse générale, la mort est la règle; la guérison est l'exception. Il est vrai de dire que la fièvre jaune emporte également, sur l'isthme, plus d'une personne absolument sobre. Je puis, toutefois, rapporter trois cas désespérés, dont le mien. Grâce à leurs habitudes de tempérance, tous trois ont guéri, bien qu'abandonnés des médecins.

Quant à préconiser l'usage de l'alcool dans les pays chauds, et prétendre qu'on s'en trouve bien, c'est là une illusion qu'entretiennent seuls les gens qui aiment à

boire. Les praticiens savent, à n'en pas douter, que, même chez les personnes sobres, le foie augmente toujours quelque peu en volume. Et ceci se comprend : les organes ont leur bonne part de travail, même dans les climats tempérés. Sous les tropiques, dans la zone de la malaria et de le fièvre jaune, où règnent continuellement l'humidité et une chaleur étouffante, les poumons ne peuvent librement accomplir toutes leurs fonctions ; ils en laissent une bonne part au foie, qui, d'après des lois physiologiques bien connues, se gonfle d'une manière appréciable.

Autre point.

Bien des gens, et des plus intelligents, croient communément que l'ardeur des sens s'accroit démesurément dans les pays chauds. C'est une erreur. Voici la vérité : les étrangers, pour la plupart, se trouvent à l'écart de la vie de famille ; beaucoup d'entre eux vivent seuls, sous un ciel embrasé, où les conditions d'existence portent à un relâchement général. S'ils se laissent entraîner à la vie de garçon — ce qu'ils font presque tous — c'en est fait d'eux. Pour tuer le temps, ils s'attardent au jeu, ou à d'autres distractions plus énervantes encore. Bientôt, ils tombent malades. Ceux mêmes qui boivent peu, qui n'ont même jamais été pris de boisson, sont les premiers à succomber dès qu'une épidémie de fièvre jaune se déclare.

Je ne suis pourtant pas un professeur de tempé-

rance à tous crins, loin de là. Tout en étant sobre, je ne pratique pas une abstinence complète. Je ne fais que citer des faits avérés par tous ceux qui se sont donné la peine d'étudier la matière. Aucune vérité n'est mieux attestée par les spécialistes. N'allez pas sous les tropiques, si vous pouvez vous en dispenser; si vous y allez, gardez-vous des stimulants alcooliques. Combien de fiers jeunes gens, partis pour l'Amérique du Centre ou du Sud pour y chercher la fortune ou la gloire, n'y ont trouvé que la mort! Minés par la dysenterie, que les ignorants attribuent au climat, alors qu'on ne doit l'imputer qu'à leur propre vie déréglée, le vice et les femmes, les plus robustes y succombent les premiers. La faute en est moins au climat, si mauvais soit-il, qu'à eux-mêmes.

*
* *

Le commerce de Panama consiste surtout dans le transit des marchandises venant des diverses parties du monde ou y allant. Les productions agricoles, venant des pays que baigne l'océan Pacifique, traversent l'isthme, de la ville de Panama à celle de Colon, où elles se répartissent entre les nombreux navires allant aux Antilles, aux États-Unis, ou en Europe, et au Canada. Les marchandises qui traversent l'isthme dans le sens inverse, c'est-à-dire de Colon à Panama, sont portées sur des transports à vapeur qui vont au sud, vers le Chili et le Pérou ; au nord, vers l'Amérique centrale et San-Francisco, et ensuite vers les ports transpacifiques. Le commerce

intérieur de l'État de Panama se concentre presque exclusivement dans la ville.

L'État de Panama forme la pointe extrême septentrionale de l'Amérique du Sud ; il se termine par les départements de Chiriqui et de Véraguas, qui confinent la limite sud de Costa-Rica, c'est-à-dire la république méridionale extrême de l'Amérique centrale.

Voilà quelques années, la principale industrie de l'isthme était l'exportation du caoutchouc, dont la valeur, alors, était considérable. Sur consignation des marchandises, les négociants de Panama et de Colon tiraient leurs lettres de change. L'isthme du Darien, au nord-est de l'État de Panama, était une des régions qui fournissaient le plus de caoutchouc. Il y avait encore un commerce assez important : celui des noix d'ivoire végétal, fruits d'une espèce de palmier.

Dans l'isthme de Panama, la consommation est plus forte que la production. A dire vrai, on y attend son pain quotidien de la farine qui arrive de San-Francisco et de New-York. Il en est de même pour la plus grande partie des comestibles et des légumes. C'est uniquement à sa situation que l'isthme de Panama doit son commerce et son importance. Ses manufactures, comme toutes ses industries, sont aujourd'hui entravées par de monstrueux monopoles.

Un jour, en ma présence, on posait cette question : « Quelle est la principale industrie de la Colombie ? »

Un Colombien, à l'esprit alerte, répondit : « L'insurrection. » Et c'est vrai : l'insurrection est à la fois une profession, une science et un jeu. Le docteur Rafaël Nuñez, président de la république de la Colombie,

CONSULAT GÉNÉRAL DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (AU DRAPEAU)

pendant l'été de 1884, alors que j'habitais la ville de Panama, a avoué que l'insurrection dans son pays n'était autre chose qu'une véritable profession.

La dernière révolution, qui eut lieu en mars 1885, a détruit Colon, paralysé les travaux sur le Canal,

anéanti le transit et amené le règne de la terreur; sans doute elle aurait entraîné la ruine de Panama sans la prompte intervention des consuls d'Angleterre et des États-Unis. Le premier cuirassé qui arriva sur le lieu de l'émeute fut un navire anglais; puis les vaisseaux de guerre américains vinrent en nombre. Alors le consul général, M. Thomas Adamson, représentant les intérêts de cette grande république qui s'appelle les États-Unis, s'interposa au nom de son pays. Il sut bientôt mettre un terme au pillage et à l'incendie. C'est grâce à l'énergie déployée par le consul général américain que Panama doit, en cette circonstance, de n'avoir pas subi le même sort que la ville de Colon-Aspinwall.

*
* *

Les jours de fête à Panama méritent qu'on s'y arrête d'une manière spéciale. Ils rompent la monotonie de la vie sur l'isthme. La fête par excellence est celle du 28 novembre; c'est l'anniversaire de l'indépendance de la Colombie. Les journées des 28, 29 et 30 novembre sont consacrées à des courses de taureaux, à des courses de chevaux, à des mascarades et autres amusements.

J'ai assisté en spectateur à l'une de ces fêtes, et voici ce que j'ai vu.

Sur la plaza Santa-Ana, en dehors des murs de la ville, on dresse une grande arène, forte construction provisoire clôturée de planches, avec des *palcos* ou

loges couvertes, à l'intérieur. On peut louer une de ces loges pour les trois jours de fête, moyennant quatre-vingt-dix francs, avec faculté d'y placer jusqu'à six chaises. De même qu'au théâtre, vous êtes tenus d'apporter vos sièges ou de rester debout.

Les courses de taureaux sont très suivies. Dans une bonne loge, on domine, comme à Madrid, toute l'étendue de l'arène. On ne tue pas les taureaux, sur l'isthme de Panama, on les taquine. Ce sont de belles bêtes, originaires du pays, fraîches, jeunes, pleines d'ardeur ; mais comme on a soin d'emboutir leurs cornes, elles sont moins à craindre dans les rencontres.

Le taureau est lancé dans l'enceinte.

Aussitôt, la course commence. Un toréador s'avance et agite, devant les yeux de la bête, une cape rouge. L'animal, s'il est d'attaque, s'élance à fond de train sur le toréador qui, adroitement, l'évite. Plusieurs autres toréadors se mettent de la partie et le jeu se prolonge. La bête va, vient, tourne et vire, excitée par autant d'individus de quatre ou cinq côtés à la fois. Souvent, s'ils sont novices ou imprudents, plusieurs de ces toréadors sont jetés par terre, piétinés par l'animal ou lancés en l'air ; mais d'autres aussitôt arrivent, détournent le taureau et enlèvent les toréadors tombés.

A toutes ces fêtes il y a une fanfare. C'est généra-

lement celle d'un des régiments de la garnison. Au moindre accident, soit aux hommes, soit à la bête, la foule hurle, trépigne, applaudit follement ; la musique joue ; l'enthousiasme est à son comble. On se croirait en Espagne.

Au bout d'une bonne demi-heure, le taureau, harassé, s'arrête ; alors pour le remettre en train, on appelle les banderilleros. Ceux-ci sont armés d'une banderille, baguette de soixante centimètres avec une forte pointe, en fer barbelé, au bout ; outre sa pointe terrible, elle a une fusée que dissimulent des rubans et des papiers de couleur. Les banderilles se placent par paires, au garrot — et non ailleurs, — une de chaque côté, lorsque la bête est de front et fonce sur le banderillero. Celui-ci a, au préalable, allumé la fusée avec sa cigarette, qui ne l'abandonne jamais. C'est la partie la plus dangereuse du jeu. Aussi, dès qu'il a fait son coup, le banderillero se met à l'écart. La fusée brûle jusqu'à la masse de poudre à l'intérieur du pétard, qui éclate avec grand bruit. Le taureau, rendu furieux, a les poils et la chair brûlés. Il bondit, parfois pousse des mugissements épouvantables, fait de vains efforts pour se débarrasser de la machine infernale. Les applaudissements redoublent. La foule est ivre de joie. J'ai vu un jour ceci : Le taureau, à bout, s'appuya un moment contre le rebord de l'enceinte ; un indigène grimpa sur le haut de la barrière et coupa de son couteau la baguette barbelée, mettant à nu une plaie profonde, une brûlure énorme. On a coutume de tuer ensuite et de vendre ce bœuf rôti vivant.

Ce sont les principaux bouchers de Panama qui fournissent les bêtes aux autorités.

Je n'oublierai de sitôt la première course de taureaux dont je fus spectateur. La représentation m'énerva singulièrement. Quand l'animal lança un des banderilleros dans les airs, je m'écriai : «Bravo ! bravo !» de toutes mes forces. Toutes mes sympathies étaient pour la bête, toutes mes antipathies pour son bourreau. Ce n'est qu'exceptionnellement qu'on érige des barrières, aussi les accidents y sont-ils fréquents. On court le taureau au milieu de la foule, qui cherche autour de l'arène les emplacements les plus avantageux. J'ai vu renverser un spectateur, qui perdit connaissance. Le même jour, l'animal s'élança par une ouverture, en dehors de l'enceinte, jusque dans la rue, et faillit tuer un passant. Les courses de taureaux alternent, tant que dure la fête, avec les courses de chevaux.

Celles-ci ont lieu dans la grande rue. Pendant ces joutes, plus d'un cavalier est désarçonné par la chute de sa bête ou par l'étourderie des hommes, femmes et enfants qui traversent la piste au moment où les chevaux passent. On ne tient nul compte des blessés et des morts.

Les Colombiens, de même que les Mexicains et les Américains du Centre et du Sud, sont des cavaliers consommés. Ils montent sans selle et vont à une allure qui est tout bonnement effrayante. Des milliers

de personnes viennent des villages environnants pour assister à ce spectacle. Enhardis par cette multitude, grisés par les applaudissements, les cavaliers s'élancent ventre à terre, brisant tout sur leur passage, voire leur propre cou. C'est leur manière.

Les mascarades ressemblent beaucoup à celles que j'ai vues à Saint-Thomas, à Cuba, à Haïti. Il n'est rien qui fasse plaisir à un nègre, ou à ses pareils, comme de mettre un masque, un costume extravagant, et d'aller par les rues, chantant à tue-tête ou parlant d'une voix de fausset. S'il peut fixer l'attention de quelque spectateur à peau blanche, alors sa joie ne connaît plus de bornes. Pendant ces trois jours de fête, il se moque du monde entier. Tout ce qui, à l'ordinaire, est pour lui chose sacrée, devient à cette occasion l'objet de ses railleries. Ni la sœur de charité ni le prêtre ne trouvent grâce devant lui. Jusqu'à une heure fort avancée de la nuit, les masques courent les rues, avec leurs farces de singes et leurs cris aigus. Il y a un grand nombre d'ivrognes. L'*anisado*, que boivent les gens du pays, est un spritueux qui fait plus d'alcooliques et de fous enragés que je n'en ai rencontrés partout ailleurs. Quand les nègres, les mulâtres, les Indiens atteignent cette phase de l'ivrognerie, ils sont dangereux. Là où, chez nous, on se battrait à coups de poings, ils se donnent des coups de couteau. Il n'est pas rare au lendemain de ces fêtes, de relever cinq ou six morts, sans compter les blessés.

Chacun à son *machete*, long coutelas qui ressemble à un sabre. C'est l'outil par excellence de la basse classe, qui s'en sert à toute fin. Il vient directement de l'arme dont se servaient les premiers Espagnols pour se frayer une *trocha* ou sentier à travers les forêts vierges. Les indigènes se servent indifféremment du machete pour couper du bois, abattre des arbres, tailler des herbes ou se pourfendre. C'est un instrument qui fait de la bonne besogne pour les médecins. A Panama, les indigènes ne sont qu'à moitié civilisés; sitôt ivres, ils redeviennent de vrais sauvages. Après trois jours de réjouissances, je dirai même de licence effrénée, la ville rentre dans l'ordre et le calme habituels; on rengaine les cris de *Viva la Colombia!* jusqu'aux prochaines fêtes de la *Independencia civica.*

*
* *

Les cérémonies du culte sont aussi une occasion de réjouissances publiques.

Me trouvant à Panama, en mars 1887, j'allai, une nuit, en compagnie de quelques amis, voir une procession à l'église historique de Santa-Ana. Au son bruyant des cloches, la procession sortit de l'édifice sacré par une porte latérale. En tête du cortège se profilait un énorme châssis, d'environ cinq mètres de long et deux de large, sur lequel s'étageait une série de rayons, recouverts d'étoffes bariolées. Sur ces rayons, se dessinaient des lampes, des images, des vases de fleurs; le tout était surmonté d'une grande

poupée de la Vierge, resplendissante sous la mousseline et les dorures, au milieu de l'éclat des lumières. La procession était précédée par une file interminable de bonnes femmes tenant des cierges à la main. Derrière elles venaient les porteurs de la Vierge, puis les prêtres, tous chantant à tue-tête. Cela ressemblait, au dire d'un de mes amis, à la boutique ambulante d'un lampiste-quincaillier.

Nous nous découvrîmes sur son passage.

Vers la fin de l'automne a lieu une autre procession de même ordre, où l'on voit des centaines de personnes porter des cierges, avec la Vierge et nombre de saints, en grande pompe.

Le soir du Vendredi saint a lieu une fête spéciale. On distingue, à l'entrée du sanctuaire, un Christ, couché sur le dos, la tête dirigée vers le maître-autel. Cette forme paraît vivante; la tête porte une épaisse tignasse; les deux pieds sortent sous la robe. La foule ondule vers ce but. Chacun, à son tour, s'agenouille avec respect et baise le pied droit. L'orteil du pied gauche a été fortement usé au contact des lèvres des fidèles. Cependant, à l'intérieur de l'église, une foule de femmes, que dirige quelque horrible compagnonne, négresse ou mulâtresse, récitent des prières sans fin. C'est une vraie tour de Babel.

Un soir, me trouvant à Panama, je pris un vieil Anglais par le bras pour lui faire voir les églises le

Vendredi saint. Après avoir visité La Merced, nous entrâmes à San-José, édifice très ancien, mais peu fréquenté. Sur les autels, dans des châsses en verre, plusieurs objets de piété, fort laids d'ailleurs, attirent l'attention. Près de l'entrée principale, on voyait, à cette occasion, sous verre, un Christ, de grandeur naturelle, qu'on aurait cru vivant, revêtu d'ornements éclatants, et portant sur la tête une surprenante perruque. C'était saisissant d'étrangeté. Le vieux bonhomme, qui était à côté de moi, après avoir regardé fort attentivement cette représentation de la divinité, se tourna vers moi et me dit tout bas :

— Il n'a pas l'air d'un gentleman !

Cette remarque, si sérieusement dite, et la drôlerie de sa comparaison m'obligèrent à sortir de l'église aussi vite que possible pour donner libre cours au rire inextinguible qui m'étreignait. Jamais il ne m'était venu à l'esprit qu'on pouvait envisager l'effigie d'un Dieu sous un tel jour. Dans cette église, comme dans l'Amérique du Centre, on a l'habitude de baiser les deux pieds.

J'ajouterai que la seule religion, en Colombie, est celle de Rome ; du moins, c'est la seule qui soit publiquement pratiquée.

*
* *

Pour voir la place du marché — et elle vaut la peine d'être vue — il faut se lever dès que l'aube

pointe à l'est. On est étonné de trouver tant de monde sur pied à cette heure matinale. La bâtisse qui recouvre le marché est en fer ; les matériaux, déjà travaillés, façonnés, prêts à être montés, viennent des États-Unis.

LE MARCHÉ A PANAMA ; MARÉE BASSE

Panama est un mot indien qui signifie « abondant en poissons ». On ne s'étonnera pas, dès lors, si le poisson occupe une large place sur ce marché. Il y en a de toutes sortes, tant des poissons de mer que des poissons de rivière. Il y a surtout une espèce de loup de mer, de taille énorme, et qui pèse de dix à

trente livres ; comme il est à bas prix, il est recherché de la classe pauvre. Un autre poisson, à la portée des petites bourses, est une espèce de brème, à grandes écailles. Parmi les poissons de mer, le serran ronge — espèce de percoïde — n'est pas rare, et il est fort bon. De temps à autre, on trouve une corbine ; c'est un des meilleurs de la côte. On voit des langoustes, des homards, de belles crevettes roses empilées dans des paniers ; et, tout à côté, des quantités de crevettes à chair brune desséchées au soleil. Il y a aussi la morue colombienne — *bacalao colombiano* — qui est fort appréciée ; elle tient lieu de morue pour les Panamaniens. Le poisson desséché est commun et à bon marché.

Sur le marché à la viande, on voit souvent du bœuf et de la vache ; on y trouve aussi du porc et de la chèvre. On égorge peu de veaux, et le mouton, ne vivant pas sous un climat si chaud, figure rarement. La viande, quelle qu'elle soit, est coupée en longues bandes et se vend au mètre, comme le ruban chez la mercière. Quand la viande est un peu salée, c'est qu'elle a été cuite au soleil ; sous cette forme, elle constitue la principale nourriture des indigènes ; elle a une odeur trop forte pour plaire aux Européens et aux Américains du Nord.

Les *pavos* ou dindons, les *perdizes* ou perdreaux, ne sont pas hors de prix ; quant aux poules, elles sont communes.

Les légumes sont par terre, en gros tas. On trouve

surtout des yuccas, des ignames, des pommes de terre, du riz, des bananes, du blé, des oignons, de l'ail, des fèves, des pois. Parfois on rencontre des choux de Bruxelles, des choux ordinaires, des choux-fleurs, de la laitue, et, par ci, par là, des choux pommés ou plutôt les jeunes feuilles et le cœur d'un chou pommé, ce qui n'est pas à dédaigner. Il y a aussi des fruits en grande quantité, bien que les indigènes les tiennent pour malsains : des *aguacates* ou poires alligator, des oranges, des citrons, des *papeyas*, sans compter les melons, mangues, bananes, guavas et noix de coco.

La manière de faire le marché peut paraître bizarre, au moins à un étranger. Ce sont les cuisiniers qui le font ; et, comme ils n'achètent jamais que juste ce qu'il faut pour la journée, on voit, dans des bassins en bois portés sur la tête un petit poisson, un morceau de viande, un yucca, un igname, une botte d'ail et un oignon, quatre ou cinq mangues, deux bananes, deux ou trois citrons, un peu de riz dans une calebasse, et du pain. C'est un spectacle fort gai que les vendeuses se démenant au milieu des chalands, tandis que les hommes de peine déchargent les canots bondés de provisions.

Çà et là se tiennent de ces petits et patients baudets, qui caractérisent les villes espagnoles.

CHAPITRE III

Architecture religieuse de Panama, ses églises : San-Félipé-Néri, San-Francisco, San-Domingo, San-José, la cathédrale, San-Juan de Dios, La Merced, Santa-Ana et son église succursale. — Collège des Jésuites. — Le séminaire. — L'évêché. — Les faubourgs, leur malpropreté; incurie municipale. — La Batteria, son panorama superbe. — Église de San-Miguel.

Ceux qui s'intéressent à l'architecture religieuse trouveront à Panama d'amples sujets d'étude. Ils y verront un grand nombre d'églises, debout ou en ruine, ainsi que de vieux couvents et les restes du collège des Jésuites.

La plus ancienne église est celle de San-Félipé Néri, qui fut autrefois l'église paroissiale intra-muros. Elle se trouve dans une rue étroite. Au-dessus de l'unique entrée on lit : « San-Félipé Néri, 1688 », sculpté sur un écusson. Les premiers Espagnols étaient célèbres pour la fabrication d'un ciment qui supportait mieux

qu'aucun autre, la chaleur et l'humidité du climat. Aujourd'hui, ce ciment est dur comme de la pierre. On s'en servait surtout pour les inscriptions au-dessus de l'entrée des édifices publics et des églises ; souvent, les espaces vides étaient remplis d'ornements faits avec les grandes coquilles d'huitres perlières pêchées dans les îles du golfe de Panama. A l'état frais, ces belles nacres devaient former de brillants dessins, l'écaille réfléchissant les rayons du soleil et contrastant avec le fond rouge du ciment.

De chaque côté du portail, auquel on accède par des marches, se dressent des colonnes unies ; au-dessus, s'échancrent quelques fenêtres ogivales. La façade est sans ornements. L'édifice, surmonté d'une coupole et flanqué d'une vieille tour bizarre, est du style maure le plus pur. Les cloches pendent à de solides traverses. La porte massive est semée d'énormes boutons d'airain ; fermée, elle soutiendrait un siège. Les murs ont cinq pieds d'épaisseur, et les fenêtres latérales, à plus de huit mètres de hauteur, sont tellement profondes qu'elles donnent à l'église l'aspect d'une forteresse ou d'une prison.

Nombreuses et acharnées ont été autrefois les batailles livrées par les premiers Espagnols contre les Indiens, et tout édifice solide était alors estimé à très haute valeur. Pressés par l'ennemi, les *conquistadores* se retranchaient à l'intérieur des églises et barricadaient la porte. La maison de Dieu devenait, pour le quart d'heure, une forteresse — combinaison heu-

reuse des choses du ciel avec celles d'ici-bas! Ce monument vénérable a été si bien enfoui sous des constructions plus récentes, que sa façade n'est même plus visible. L'édifice qui se trouve en face, dans la même rue, est une école de jeunes filles, placée sous la sauvegarde de braves sœurs de charité dont la plupart sont Françaises.

*
* *

L'église de San-Francisco, qui donne sur la place de ce nom, se trouve peu éloignée de San-Félipé Néri. C'est un grand édifice assez intéressant. Sa construction remonte à environ cent cinquante ans. Elle a deux hautes tours. Sans doute la façade était autrefois un chef-d'œuvre d'ornementation; mais le temps, l'oubli et le climat l'ont dégradée. Elle a aussi un portail colossal enjolivé d'énormes boutons d'airain qui, si j'ai bonne mémoire, figurent des séraphins. Les fenêtres, de forme ogivale, sont aussi placées à une grande hauteur du sol. Les tours, du style maure usuel, ressemblent à celles de San-Félipé Néri, de La Merced, etc.

Presque toutes les églises sont bâties en une pierre de taille qui provient de Panama, ou des environs de la ville, et qui rappelle, par sa couleur, le grès de Caen. Celle qu'on tire, à marée basse, des carrières de la baie de Panama est, assure-t-on, d'origine volcanique, et provient des laves autrefois en fusion du vieux cratère éteint d'Ancon, à l'arrière de la ville.

La vaste enceinte de San-Francisco offre à l'œil sa

double rangée de belles colonnes qui s'élancent du sol et se mêlent, gracieuses, aux cintres de la voûte. Ces colonnes ont, à leur base, près de deux mètres de diamètre; elles divisent le vaisseau de l'église en nef et en bas côtés. Le maître-autel fait face à la porte d'entrée Pour qui regarde l'autel, les puissantes colonnes s'alignent superbes, à droite et à gauche. L'autel, à l'exemple de l'édifice, est de proportion gigantesque; il est en bois sculpté à l'ancienne manière, avec de belles ciselures, et recouvert à profusion d'objets et d'ornements ecclésiastiques. A droite et à gauche du maître-autel, en dehors de chaque rangée de colonnes, se trouvent deux autels, chacun placé à l'extrémité du bas côté.

Contre les murs on voit, outre plusieurs autels, des confessionnaux d'une structure on ne peut plus simple. La base, en bois, est surélevée de quelques centimètres seulement au-dessus du sol; il n'y a point de faite; une seule cloison monte à une hauteur de près de deux mètres et offre, à moitié chemin, son grillage. Le *padre* s'asseoit d'un côté, la pénitente s'agenouille de l'autre. C'est un genre de confessionnal qui se rencontre assez fréquemment en Amérique, dans les contrées colonisées par l'Espagne.

Un grand nombre de plaques murales attirent l'œil, en même temps que des pierres tombales encastrées dans les dalles; ces dernières sont en marbre. Il y a aussi des bancs d'œuvre d'une forme spéciale. Aux jours de fête religieuse, les bas côtés se remplissent

de chaises apportées du dehors et que les familles, aussi bien ici qu'au théâtre, sont tenues d'envoyer par leurs domestiques. Il n'est pas rare de rencontrer une famille rentrer après la messe, suivie de gens portant des chaises sur leurs têtes. C'est une coutume qui leur semble toute naturelle, mais qui, aux yeux d'un étranger, est assez étonnante.

Près du maître-autel s'étalent des reliques fort révérées. Je remarquai surtout, enfermé sous une vitrine, le crâne d'un saint, dont un des orbites était tapissé d'une fine moisissure. C'est laid en diable, mais authentique. Je ne demande pas mieux que d'y croire, d'autant plus que celui-ci est accompagné d'une inscription qui proteste de son authenticité. Il faut avouer, pourtant, que ces vrais crânes et ces lambeaux d'étoffes provenant des vêtements du Christ, qu'on rencontre sur tous les points du monde, sont vraiment bien nombreux. Avec combien de clous, Seigneur, ces affreux Juifs avaient-ils attaché votre fils? Car, on en trouve un peu partout. C'est comme les morceaux de la vraie croix dont Voltaire disait déjà, de son vivant, qu'on pourrait aisément s'en faire construire un chalet suisse.

J'eus l'occasion d'aller voir un prêtre de l'église de San-Francisco. Le bedeau me fit monter par un étroit escalier, et je me trouvai bientôt sur un plancher formant galerie et conduisant à un préau. Je plongeai les yeux avec frémissement dans le vide de la vaste nef, circonscrite par ses colonnes massives et ses

beaux arcs cintrés. Nous passâmes ensuite par une petite porte, avant d'arriver à un endroit formé par la partie supérieure d'un mur en dehors de l'église. On apercevait, tout le long de la toiture, un grand nombre de chambres affectées aux membres du clergé. L'œil embrassait, des fenêtres latérales, tout le panorama de la baie, avec ses îles et les ruines des anciennes dépendances de l'église de San-Francisco. D'une part, les murs de ces vieilles ruines touchent à l'église et s'étendent, de l'autre, jusqu'au bord de la mer. C'est une construction cyclopéenne, qui donne bien une idée de la dimension formidable de l'ancien édifice. A l'un des angles, s'élève une tour dans le style maure, comme on en voit partout en Espagne, — j'entends cette partie de l'Espagne occupée par les Maures pendant huit siècles.

Une partie des vieux remparts, sur le bord de la mer, s'est effondrée sous l'action des vagues, mettant à nu les assises de pierre qui n'ont pas moins de quatre à cinq mètres d'épaisseur, et révélant, par la même occasion, l'existence d'un passage souterrain. Ce passage, construit avec soin, conduisait des anciens bâtiments ecclésiastiques à l'intérieur de la ville ; il avait un plafond cintré, assez élevé pour qu'un homme, en se baissant un peu, pût y marcher facilement.

De l'autre côté de l'église de San-Francisco on voit encore des murs, avec une autre tour mauresque assez élevée. Ce sont les ruines du couvent de San-

Francisco. Aux jours où l'Espagne était puissante et l'isthme florissant, des religieuses y étaient cloîtrées. Elles y vivaient, y mouraient, y étaient enterrées. C'étaient une tombe anticipée. Quand les Colombiens secouèrent le joug de Rome — il y a de cela une quarantaine d'années — les jésuites, les prêtres et même les sœurs de charité furent expulsés du pays.

Aujourd'hui, cette partie du couvent de San-Francisco, où se trouve la façade principale, est transformée en théâtre. Là où priaient les bonnes sœurs, Mme Sarah-Bernhardt électrisait, en 1886, les modernes habitants de Panama. Un soir, pour lui faire honneur, quelques enthousiastes eurent l'ingénieuse idée de placer plusieurs gros pétards à la porte d'entrée. Dès que la grande artiste arriva en scène, on tira ces bombes, ce qui causa une si grande frayeur à la divine Sarah, qu'elle en eut une violente attaque de nerfs.

*
* *

A l'autre bout de la ville on trouve, au coin de la rue San-José, l'église en ruine de San-Domingo, qui se distingue par bien des points des autres édifices religieux de Panama. Elle est l'œuvre des frères de l'ordre dont elle porte le nom, lesquels, après en avoir dressé les plans, l'ont bâtie de leurs mains. Extérieurement, sa façade, construite partie en pierres de taille, partie en briques, n'offre plus qu'un monceau de décombres. Tout le faite de l'édifice est à bas. Une riche moisson de plantes couvre les murs, et la parié-

taire envahit les corniches. Le vaste portail était flanqué de belles colonnes couronnées de chapiteaux ; il y avait des niches et, au-dessus, quelques fenêtres ogivales, blanchies à la chaux ; ces colonnes semblaient du marbre. Les tours sont détruites ; il n'en reste nulle trace.

Avant le cataclysme du 7 septembre 1882, un cintre élevé se dressait à l'intérieur, devant le maitre-autel, formant une magnifique arcade entre les deux murs à vingt-sept mètres au-dessus du sol de l'église. On admirait sa silhouette projetée hardiment en l'air contre le ciel bleu. Le tremblement de terre l'a abattu. Une autre voûte, plus intéressante au point de vue historique, se dresse près de l'entrée principale. Cette voûte fut construite et s'écroula. Construite à nouveau, elle tomba également ; reconstruite encore, elle s'abîma pour la troisième fois. Les frères étaient consternés. Leurs plans avaient été mal conçus. Un nouveau plan fut dressé, et, pour la quatrième fois, on reconstruisit la voûte. Avant de faire enlever les échafaudages, celui qui avait fait le plan se mit sous la voûte, disant que si elle n'était pas bien construite, cette fois, il périrait sous elle. On enleva les supports. La voûte ne tomba pas et demeure, à ce jour, le plus curieux exemple d'architecture religieuse qu'on peut voir dans la ville. Sa partie cintrée offre une ligne presque droite dans toute son étendue. Je n'ai jamais, dans mes voyages, rencontré de voûte semblable.

La riche végétation qui orne les murs de cette église

me rappelle un incident. J'étais au Grand-Hôtel un jour qu'une tempête effroyable éclata sur Panama. Je contemplais cet orage par la fenêtre de ma chambre, lorsqu'un éclair m'éblouit. La foudre presque aussitôt tomba sur cette partie du mur de l'église avoisinant l'hôtel, et mit le feu aux arbrisseaux.

*
* *

Dans la même rue San-José, et à quelques pas seulement de l'édifice en ruine que je viens de décrire, se trouve une toute petite église dont j'ai oublié le nom, mais dont l'ensemble offre un aspect d'étrangeté sans exemple à Panama. La façade est en maçonnerie, le porche est très grand, et, au coin, dans une tour provisoire en charpente, pendent quelques cloches. Les stalles, fort étroites, sont des plus simples. Près de la grande porte d'entrée, quelques colonnes en bois soutiennent une galerie du type le plus primitif. Il y a une nef et deux tout petits bas côtés. Étant à la porte, et regardant vers le maître-autel, on voit, à mi-chemin, de chaque côté, contre le mur, de petits autels qui offrent d'étonnantes figures du Christ, de la Vierge et des saints, habillées, pour la plupart, de vêtements aux teintes les plus criardes. A droite, tout en l'air, est une chaire à l'ancienne mode, où l'on monte par un escalier étroit et raide.

Le maître-autel fut, pour moi, un sujet sans fin de rêverie. Les ustensiles du culte, les objets d'église, les vêtements bariolés des saints, la teinte violette des boiseries, tout était unique. Les vêtements surtout,

où le vert de mer et le jaune dominent, m'étonnaient et me froissaient par la combinaison outrée de leurs couleurs disparates.

Le curé, vieillard si âgé, si infirme, que c'était un miracle de le voir encore en vie, demeurait à l'arrière de cette singulière petite église, où, d'ailleurs, il n'officiait que rarement. Un grand malheur atteignit ce pauvre homme peu avant mon départ, en 1885. On lui déroba les économies de toute sa vie. Et savez-vous à combien se montait la somme qu'il avait mis quatre-vingts ans à réunir ? Deux mille francs ! C'était là tout son avoir. Pauvre brave cher homme de prêtre ! Il a dû en mourir.

*
* *

San-José donne dans la rue de ce nom. Quoique ancienne, cette église offre peu d'intérêt au point de vue architectonique. Sa façade est simple, sans ornements ; elle a une vaste porte d'entrée et une petite tour carrée, de style mauresque, à l'un des angles. L'intérieur est grand, mais triste et nu ; quelques porte-livres en argent martelé, sur le maître-autel, méritent seuls de fixer l'attention. Un de ces jours, si l'on n'y met ordre, les vieux remparts contre lesquels ses murs s'adossent et qui sont en fort mauvais état, pourraient bien faire brèche ; les vagues alors, rompant le remblai, emporteraient la pauvre et vieille église au fond de la mer. Déjà une partie de la rue a été enlevée ; et, lors de ma dernière visite, il ne restait plus que cinq mètres environ de terre ferme entre l'édifice et la

marée qui, dans la baie de Panama, varie entre six et huit mètres!

* * *

Arrêtons-nous un instant devant la cathédrale.

LA CATHÉDRALE

L'histoire de sa construction est vraiment curieuse. Elle date de 1688 et fut bâtie aux seuls frais d'un évêque de Panama qui avait su, lui, économiser plus de deux mille francs pendant son sacerdoce. Le père de cet évêque était un indigène, c'est-à-dire un homme

de couleur, qui fabriquait du charbon près de La Boca, à l'embouchure du Rio-Grande, fleuve qui se jette dans la baie à trois kilomètres environ de la ville moderne de Panama. Non seulement cet indigène faisait lui-même son charbon, mais il l'apportait sur son dos pour le vendre de maison en maison. Cette coutume existe encore de nos jours.

Il fit donner à son fils une éducation soignée. Celui-ci passa ses examens, devint diacre, puis prêtre et, finalement, évêque ; oui, ce fils de charbonnier devint évêque de l'orgueilleuse Panama, alors à l'apogée de sa splendeur. Ce fut le premier évêque de couleur qu'on eût vu dans cette ville. Et, pour couronner cette vie déjà exemplaire par elle-même, il fit construire la cathédrale de ses propres doublons. Les pierres employées à la construction — une basalte verdâtre — viennent, pour la plupart, des montagnes de l'intérieur et ont été apportées de plusieurs lieues à dos d'homme. L'édifice ne fut terminé qu'en 1760.

L'entrée principale donne sur la Plaza, ainsi que je l'ai dit. Les vastes portes tournent sur d'énormes gonds ; elles sont en bois dur, ayant plus de dix centimètres d'épaisseur. Les fermetures en cuivre, des merveilles de ciselure, sont à rendre jaloux de les posséder tout archéologue ou collectionneur. Dès l'entrée on se trouve en face d'un petit autel carré, peint en blanc et or, et dédié à la Vierge. Il y a de cela quelques années, un Murillo authentique était accroché derrière cet autel, à l'intérieur de l'église, la toile tournée vers le maître-autel.

Des rangées de colonnes très blanches attirent ensuite l'œil du spectateur; leur solidité, leurs belles proportions, la couleur lactée de leur surface, les cintres qui les surmontent me parurent vraiment magnifiques. Ces colonnes partagent l'édifice en nef et en collatéraux. Sur la première paire de colonnes repose un cintre, presque droit, dont la partie supérieure ressemble à un petit viaduc. Au-dessus s'étend une voûte en bois foncé, riche, d'une teinte rougeâtre. Les cintres contrastent merveilleusement avec ce bois de nuance sombre. Au delà de la paire suivante de colonnes, il y a un cintre différent du premier; il est plus élevé et monte directement à la voûte. Vient ensuite un cintre semblable au premier. Les cintres alternent ainsi jusqu'à proximité du maître-autel; quelques-uns portent la cotte d'armes de Léon et de Castille.

Vu de la porte, le maître-autel, qui s'élève derrière une fort belle grille et qu'encadre la nef avec ses blanches colonnes, présente un véritable tableau. Le trône de l'évêque est à gauche; en face, se trouvent les stalles pour le clergé et les chantres; il y a les lutrins ordinaires. L'autel est sobre d'ornements, mais ses ustensiles sont riches.

Autrefois, la cathédrale de Panama avait beaucoup de biens. Sa statue de la Vierge était couverte de pierres précieuses, et surtout de perles, offertes en ex-voto et provenant des îles du Golfe. Le service était d'or et d'argent. Après l'expulsion des [illegible]es,

l'église fut dépouillée de tout ce qu'elle avait. On prétend, et non sans raison, je crois, qu'une bonne part de ce butin enrichit quelques-uns des spoliateurs. L'or et l'argent sont allés chez le fondeur. Quant aux perles, aux pierres précieuses, Dieu sait ce qu'elles sont devenues ! Ce qui est certain, c'est qu'elles furent perdues pour l'église et ne sont pas entrées dans le trésor du gouvernement.

La cathédrale communique avec un souterrain qui passe sous la Plaza et va du vieux couvent, dont j'ai parlé précédemment, jusqu'aux vieux remparts, à l'autre bout de la ville, près du rivage.

Le tremblement de terre du 7 septembre 1882 a fait écrouler sur la Plaza une partie de la façade de la cathédrale, avec quelques statues de saints qui furent projetées hors de leurs niches. Les beaux cintres de l'intérieur se sont fendillés, le toit fut endommagé.

La cathédrale, comme toutes les églises à Panama, est recouverte d'une sorte de tuiles rouges, de forme ovale, qu'on fabrique dans le pays. Sa façade, au moyen d'une loterie, a été restaurée et badigeonnée en jaune. Cette façon de remettre à neuf les vieux monuments n'est rien moins que du vandalisme. Toute la pierre disparait sous l'abominable lessive. Seules, les tours conservent leur antique apparence.

Ces tours servent d'amer aux navigateurs. La tour sud-est penche légèrement en dehors, accident qu'il

faut sans doute attribuer aux tremblements de terre. La vieille tour de la cathédrale de Saint-Anastase penche également.

Jadis, c'était la mode de se marier le soir à la cathédrale. J'ai assisté à plusieurs de ces mariages. L'église alors resplendit de feux, grâce aux tuyaux de gaz qui vont de colonne en colonne à la hauteur des chapiteaux. La musique militaire prête son concours à la fête. La foule envahit l'église qui est bondée jusqu'à la grille du sanctuaire. A Panama, la cérémonie n'est pas suivie d'un voyage de noce ; on ignore cette coutume. Une réception a lieu chez les parents de la jeune fille; après quoi quelques amis reconduisent l'heureux couple à sa demeure.

Je me rappelle avoir vu la messe de minuit à la cathédrale la veille de Noël. Il faisait au dehors un clair de lune magnifique ; pas un nuage ne flottait dans la voûte bleue du ciel. Dans l'église, des centaines de femmes, toutes en habits de fête, étaient accroupies à terre, par petits groupes, avec leurs enfants. Quelques-unes s'étaient offert le luxe d'une mantille. Parmi ces dernières, je remarquai une mulâtresse qui, pour donner plus d'éclat à son costume, avait orné sa mantille de ces scarabées qui ont la particularité d'émettre, la nuit, une lumière phosphorescente. L'insecte, pris et attaché par un cheveu dans les plis de l'écharpe noire, jette de tout petits feux à reflet métallique, dont les éclairs intermittents sont très jolis.

*
* *

L'église de San-Juan de Dios, petit édifice solide, flanqué de tours mauresques, et qui se trouve dans un coin écarté, au centre de la ville, était devenue un théâtre où je vis, pour la première fois, des pièces espagnoles. Depuis lors, l'église a été transformée en magasin ; sa façade, qui rappelle San-Félipé Néri, mais qui n'a rien d'intéressant, a disparu derrière de nouvelles bâtisses, et personne, aujourd'hui, ne se douterait qu'une église existe en ce lieu.

*
* *

Les ruines du collège des Jésuites s'étendent, à plus de cent mètres, le long de la *calle* ou rue San-José. Ce collège fut achevé voilà un siècle et demi. C'était un édifice énorme, haut de quatre étages. L'entrée principale, encore très imposante, est flanquée de colonnes qui se terminent en un beau cintre. Un cœur saignant, symbole de la Société de Jésus, figure sur la clef de voûte du cintre. On venait de mettre la dernière main à l'œuvre et d'installer le portier, quand le terrible incendie du mois de mars 1737, qui détruisit les églises de San-Francisco et de Santo-Domingo, consuma l'édifice entier, ainsi qu'un grand nombre de maisons du quartier. Seule, l'église de San-Félipé Néri échappa à la conflagration. On dit que le collège se trouve en communication avec le bord de la mer par un passage souterrain ; et, en effet, je me rappelle — derrière la plaza Triompha, non loin des ruines du collège, dans l'enceinte des vieux remparts et près du fossé qu'on y voyait il y a quelques années, — avoir remarqué la voûte d'un chemin couvert.

*
* *

La Merced donne sur les remparts, à gauche de l'ancienne porte de la ville. C'est une remarquable église dont la façade a dû être magnifique, car, en dépit des intempéries et des ravages du temps, elle attire encore et fixe l'attention. Du style maure le plus pur, elle est entièrement construite de cette pierre de taille dont j'ai déjà parlé. Ses portes, pièces massives, tournent sur d'énormes gonds; des rangées de colonnes ornent l'entrée. Au milieu de la façade, que termine un pignon, est une niche pour la statue de la Vierge; en haut sont les fenêtres. Aux angles, de chaque côté, s'élèvent des tours: elles abritent nombre de cloches qu'on ne sonne pas: on frappe dessus.

Devant l'église est une terrasse, et de chaque côté de cette terrasse est une chapelle toute en pierre de taille, y compris le petit toit et le dôme. Ces deux chapelles sont du même style que l'église. La chapelle de gauche, en regardant la façade de l'église, est une chapelle mortuaire, pleine de pierres tombales en marbre, appartenant à une ancienne famille de la Colombie. L'autre chapelle, qui donne sur la rue, est accessible au public. C'est une pièce voûtée de cinq à six mètres carrés. Devant l'autel, fort simple, est suspendue une lampe qui brûle toujours et ne s'éteint jamais, à ce que prétendent les fidèles. On y voit de nombreuses ouailles, dont la plupart sont de couleur, tant le jour que la nuit.

Avant la spoliation des églises, La Merced était fort

riche. On m'a assuré que les fidèles, lorsqu'ils entreprenaient un voyage lointain ou périlleux, venaient déposer leurs offrandes sur l'autel de la petite chapelle, et que la valeur de ces offrandes correspondait toujours au danger couru. On y apportait jusqu'à des pépites d'or natif et des perles du Golfe d'une valeur considérable.

Dans la calle Réal des anciens jours, actuellement la rue principale, on remarque une grande porte latérale, à deux battants, garnie de gros clous en cuivre et flanquée de deux petites niches dans la muraille. Deux anges en cuivre, formant d'énormes poignées attirent surtout l'attention : ils sont du sexe masculin. C'était là du nouveau pour moi. A l'une des encoignures, une lourde cotte d'armes sculptée à même la pierre. Certaines pierres, enclavées dans la muraille, au dehors de l'église, sont façonnées ou portent des dates, des inscriptions. Sur l'une d'elles, par exemple, on lit *Virgo ;* sur une autre, *Gloriosa.* Quelques-unes même sont tournées en sens inverse de l'écriture. Avant que j'eusse fait des églises un sujet spécial d'investigation, ces inscriptions bizarres, hétéroclites, me donnèrent de la tablature. Mais un jour, mon vieil ami et maître, señor don José Ospino, ancien professeur au séminaire de Panama, vint à mon aide. C'est à lui que je dois la plupart des renseignements que j'ai pu obtenir sur les églises et les ruines du pays. Il paraît que, lors de la destruction de l'ancienne ville de Panama, qui se trouvait à une quinzaine de kilomètres de la ville actuelle, dans la

direction de l'est, on transporta dans la cité nouvelle, pour les employer à d'autres constructions, les matériaux qui provenaient des édifices religieux démolis. C'est ainsi que la nouvelle église de La Merced se trouve, en grande partie, bâtie avec des pierres de son homonyme de l'ancienne ville.

La Merced a beaucoup souffert du tremblement de terre de septembre 1882. Ses murs, ses fenêtres encaissées et ses corniches ont été fortement endommagés; mais on a, depuis, réparé le mal, sans oublier l'inévitable couche de badigeon.

*
* *

Le séminaire, où se trouvaient réunis les cartulaires des vieilles églises de Panama, a été détruit par l'incendie; de sorte que toutes les archives se rapportant à l'histoire ecclésiastique des édifices religieux sur l'isthme sont devenues la proie des flammes. C'est une perte irréparable, car la plupart des prêtres sont d'une ignorance crasse et ne savent rien sur le monument où ils officient. Grâce à mon vieil ami don José Ospino, fils dévoué de l'Église, et homme fort instruit et intelligent, j'ai pu, insuffisamment d'ailleurs, reconstruire une partie de cette histoire et réparer quelques lacunes. J'ajouterai que toutes les églises, chapelles, ruines d'églises ou de couvents, ci-dessus décrites, se trouvent dans l'enceinte de la ville.

*
* *

Le palais de l'évêque, en façade sur la Plaza, a été

bâti sur l'emplacement du premier palais détruit par l'incendie. C'est un bel édifice moderne, de deux étages, avec toiture en tuiles rouges. L'évêque demeure au haut de la maison. Un grand nombre de prêtres et d'étudiants en théologie, locataires paisibles et studieux, y occupent des chambres à l'arrière. J'y ai longtemps séjourné moi-même, ayant loué une pièce qui donne sur la callé de Paez. On trouve au rez-de-chaussée, comme dans tous les édifices de marque à Panama, un *patio* ou petite cour centrale.

*
* *

Santa-Ana, qui donne son nom à la place, est une vieille église extra-muros. Elle est construite en basalte, comme la cathédrale. Il y a, par devant, une petite terrasse retenue par un mur bas. Des deux tours mauresques qui s'élevaient aux angles, une seule subsiste ; l'autre s'est écroulée. Dans le haut sont percées les fenêtres ; on accède par quelques marches délabrées. Autrefois, de chaque côté du portail, de gracieuses colonnes s'alignaient.

L'intérieur est vaste et nu. De solides colonnes en bois dur s'élèvent du sol à la voûte. Le maître-autel n'est guère attrayant ; cependant on y voit des ustensiles du culte, en argent martelé, qui datent de près de deux siècles. Les porte-livres sont surtout dignes de remarque : ils sont en feuilles d'argent vierge repoussé et posé sur ce fameux bois dur, épais et rougeâtre de l'isthme. Le saint ciboire remonte à un passé riche, plein de rêves, et se trouve mêlé à l'histoire de la

vieille noblesse espagnole. Grâce au révérend père Sanguillen, j'ai pu, en compagnie de M. Ospino, parcourir cet ancien édifice. Devant le maître-autel se trouvent de nombreuses dalles trouées, sous lesquelles sont des caveaux fermés depuis cent cinquante ans et où repose le fondateur de l'église, le *condé* de Santa-Ana, qui édifia l'église à ses frais. Je n'ai jamais pu savoir au juste ce que renferment ces caveaux. Il y a sur le sol de nombreuses pierres tombales ornées de cottes d'armes et d'inscriptions si vieilles, qu'elles sont, en grande partie, devenues presque illisibles. J'ai pris le décalque de l'une d'elles ; on y distingue une grande cotte d'armes, une couronne de marquis et de nombreux quartiers sur l'écusson. On avait dû couler du plomb fondu dans les ciselures de la dalle profondément entaillée.

Dans la rue, non loin de l'église, on aperçoit comme le haut d'une voûte, qui pourrait bien être l'entrée d'une voie couverte conduisant aux caveaux mystérieux. Il se pourrait également que ce souterrain réunit, dans le passé, l'église à une habitation religieuse aujourd'hui disparue et ignorée.

Derrière l'église, dans la même rue, un solide, mais étroit escalier en pierre conduit à une petite porte ouvrant dans la sacristie, au-dessus de laquelle sont aménagées quelques chambres pour le clergé ; le révérend père Sanguillen y demeure. De l'autre côté, contre le corps principal de l'église, sont les restes d'anciennes bâtisses occupées par des prêtres.

Le dernier édifice religieux dont j'aie à parler se trouve en face de La Quinta, qui appartient à M. Leblanc. C'était une succursale de l'église Santa-Ana. Déjà avant le tremblement de terre de 1882, le corps principal n'avait pas de toit, et le bâtiment menaçait ruine. La vieille tour était sans cloche, et seule, l'ancienne sacristie, qu'on avait recouverte, servait de petite chapelle. On frappait, de temps à autre, sur une petite cloche, fixée à une traverse en bois, près de la porte, pour réunir les fidèles. Quelques pauvres noirs, seuls, répondaient à l'appel.

Une histoire ultra-romanesque se rattache à cette ruine au pied du mont Ancon, j'en garantis la parfaite authenticité. Il y avait autrefois, attaché à cette église, un *padre* espagnol, fort bel homme, dont le talent égalait la bonté et — ce qui est plus rare — la vertu. Une richissime comtesse, qui y suivait les offices, reporta sur le prêtre la dévotion qu'elle avait jusqu'alors témoignée pour les choses du ciel. Pendant longtemps, assure la chronique, le prêtre ne remarqua pas cette admiration ; quand il s'en aperçut, il repoussa — dirai-je virilement? — les avances de sa pénitente. La grande dame, n'y tenant plus, déclara sa passion. Ce fut, paraît-il, un coup terrible pour l'homme des autels. Il fit à la comtesse des remontrances, des reproches sur son immodestie. Rien n'y fit. L'enivrement de la dame ne connut bientôt plus de bornes. Alors, le digne homme usa de menaces — oui, il prévint la comtesse que si elle ne cessait de le poursuivre de ses obsessions, *il la dénoncerait à l'In-*

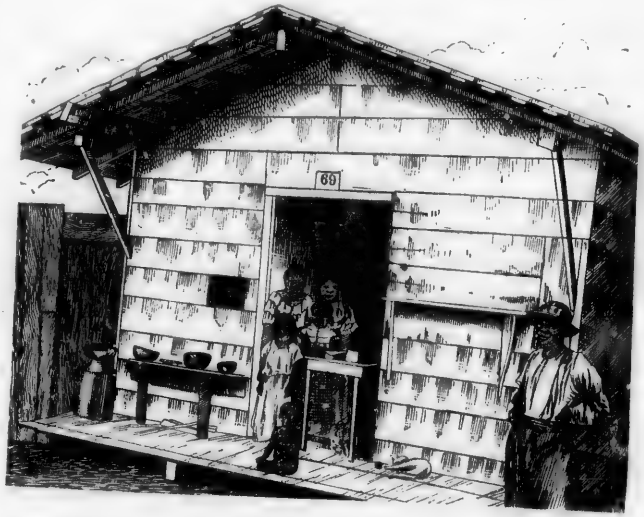
quisition, alors toute-puissante à Carthagène. La perspective d'entrer en rapport avec le Saint-Office remplit la dame d'épouvante; elle comprit alors ce que parler veut dire. Et le saint homme, après avoir réédité l'histoire de Joseph, mourut, comme il avait vécu, bon et vertueux. Le fait est historique. Je pourrais citer les noms. Lui, et ce vieux prêtre qui, à la tête d'une église, n'avait su économiser que deux mille francs pour ses vieux jours, après une si longue vie, me paraissent de rudes exceptions qui valent bien la peine d'être citées.

Lors de l'incendie, on a pu sauver, en partie, les archives de Santa-Ana. Elles sont fort curieuses. J'ai pu feuilleter les registres se rapportant aux baptêmes des esclaves. J'y ai vu que ceux-ci — Indiens pour la plupart — avaient l'habitude de prendre, à cette occasion, les noms de leurs maîtres.

*
* *

Le léger tintement d'une sonnette arrive souvent aux oreilles de celui qui habite Panama. C'est le son bien connu qui accompagne la procession sortant d'une église quand on porte les sacrements à un mourant. Ce spectacle, toujours imposant, devient lugubre, presque sinistre, par une nuit noire. Figurez-vous une rue étroite, bordée de vieux édifices sombres et, dans cette rue, une longue file de gens que précède un enfant de chœur nu-tête, portant la sonnette. Derrière lui, par couple, marchent les chantres en surplis, également la tête nue. Puis, en avant-garde,

des hommes et des femmes tenant des cierges allumés. Les diacres viennent ensuite, supportant un magnifique dais, sous lequel avance le curé revêtu des beaux ornements de l'église romaine. Celui-ci tient



FAMILLE INDIGÈNE

dans ses mains le viatique recouvert d'un linge éclatant de blancheur. A la suite, arrivent d'autres personnes portant des cierges. Ils vont, silencieux, tournent un coin de rue, disparaissent, et, longtemps encore après leur passage, le tintement continuel de cette triste sonnette vous parvient à l'oreille, dans la

nuit morne, disant qu'un être humain est sur le point de rendre son dernier souffle.

Tout le monde se découvre à la vue de ce lugubre cortège.

*
* *

Les faubourgs de Panama n'ont rien qui rappelle les délicieuses senteurs qui me chatouillèrent les narines, le jour de mon arrivée à Colon. Ils sont, en plus d'un endroit, laids, malpropres et puants. La cause en est aux autorités civiles. On prélève pourtant assez d'argent auprès des négociants et autres contribuables pour remédier à cet état de choses.

L'état de la voie publique est certainement un élément de la salubrité générale. Or, voici un fait qui donnera une idée de la désinvolture avec laquelle le Conseil entend ses fonctions municipales. Ceci se passait en février 1886, quand le comte de Lesseps, sous la conduite d'un évêque allemand, M. Thiele, de Costa-Rica, inspectait l'outillage pour les travaux du Canal. Dans une de mes promenades à travers la ville, j'arrivai à une ruelle — qui va de la voie principale à la mer et passe derrière le cimetière protestant — dont les deux côtés étaient littéralement bordés de monceaux d'immondices mêlées à de la literie ayant servi à des pestiférés. J'avais sous les yeux un foyer permanent d'infection redoutable.

C'est une habitude, chez les gens du pays, de jeter

dans la rue les lits, matelas, oreillers, voire même les ustensiles de ménage du défunt. Comme un grand nombre des habitants meurent de la fièvre jaune ou de la petite vérole, cette coutume a pour résultat de perpétuer indéfiniment les maladies contagieuses. Les autorités, qui sont très âpres à recueillir l'argent des contribuables, se contentent de publier, de temps à autre, dans les journaux de la localité, quelques articles sur les réformes à entreprendre; mais là se borne leur zèle. Je me rappelle, près de l'usine à gaz, une de ces immenses citernes en pierre de taille que les vieux Espagnols aimaient tant à construire; elle était comblée, jusqu'à la margelle, de cette vieille literie et de déchets horribles.

*
* *

Deux grandes routes convergent à Panama : l'une conduit aux cimetières, l'autre aux hôpitaux établis par la Compagnie du Canal.

Pour la ville, il n'y a qu'une seule promenade où l'on peut échapper au bruit et aux odeurs malsaines : c'est l'ancienne forteresse qu'on appelle la Batterie, grande terrasse construite au-dessus des voûtes *del présidio*, c'est-à-dire de la prison, sur les vieux remparts de la ville. Depuis longtemps déjà, les caronades ont disparu. Là, à dix mètres au-dessus du niveau de la mer, s'ouvre une belle promenade bien unie et cimentée, dont les côtés sont garantis par des murs épais, hauts d'un mètre environ, et où sont placés

des bancs en pierre. C'est un lieu des plus agréables; on y a une vue vraiment magnifique.

Derrière, s'étend la ville, avec ses tours et ses toits de tuiles rouges, que domine au loin le sommet du mont Ancon. Vers la gauche, on entrevoit le village indien de La Boca, à l'embouchure du Rio-Grande; derrière ce village s'élèvent des collines; et à l'arrière-plan, dans les brumes lointaines, se dessine la grande chaîne de la Cordillère des Andes de l'Amérique du Sud. A l'horizon, du côté de la mer, on découvre les fameuses îles perlières, comme endormies au milieu des flots; et de l'autre côté, au delà d'un grand bras de mer, une plage qui circonscrit le golfe. Suivant des yeux le rivage, l'œil s'arrête sur l'ancienne tour de Sainte-Anastase, de la vieille ville de Panama, seul repère aujourd'hui de cette cité jadis si florissante. Chose inouïe! à l'exception du dimanche, quand joue la fanfare, on voit peu de monde rechercher ce délicieux endroit. Dans la belle saison, cette promenade, par une nuit de pleine lune, est doublement attrayante : c'est un mélange de tout ce qu'il y a au monde de plus beau en fait de montagnes, d'océan, d'îles et de verdure; le tout est baigné par les rayons d'un ciel tropical et majestueusement animé par le bruit de la mer.

La route qui mène aux cimetières, par exemple, est un peu plus fréquentée, et pour cause, quoique les *gringos* ou étrangers, qui y vont si souvent malgré eux, n'y trouvent aucun charme. La route de la

savane est plus attirante. On arrive par là en pleine campagne, à la *mesa*, ou plateau, qui couvre une aire immense de pays, très lisse et pleine de verdure. Çà et là, sur ce plateau, on aperçoit un groupe d'arbres, une *rancho*, ou quelque habitation estivale; le tout encadré, au fond, par les Andes. Dans cette plaine a été livrée une bataille remarquable, le premier combat, à proprement parler, qui eut lieu entre des gens de race blanche sur ce continent. C'est là que le fougueux et hardi flibustier anglais Morgan mit en fuite la fine fleur de la cavalerie et de l'infanterie espagnoles avant de s'emparer de la vieille ville de Panama.

L'église de San-Miguel se trouve dans la savane, non loin de la ville. Sa façade est unie; dans le haut du mur sont des ouvertures pour les cloches. C'est un édifice très simple, recouvert de ce hideux badigeon jaune.

CHAPITRE IV

Les naturels, leurs mœurs : ménage indigène, construction d'une rancho. — Productions naturelles. — Remèdes. — Divertissements. — Cuisine. — Une veillée colombienne. — Enterrements. — Serpents. — Le chat-tigre. — La colonie chinoise.

Les Indiens et les nègres de la classe péonne, c'est-à-dire de la basse classe, ne sont pas portés à contracter mariage à la façon des gens de la classe aisée. Le conjungo s'effectue entre eux d'une manière moins civilisée, mais plus entendue. Ils s'apparient et tout est dit. Ce sont les femmes elles-mêmes qui préfèrent, à la sanction de l'église, ce mode d'accouplement. Il y a une raison à cela. Pour celui qui connaît l'ethnologie des tribus indiennes et africaines, il y a beaucoup de bon sens dans cette manière de voir. Les femmes connaissent suffisamment le caractère des hommes de leur classe pour savoir qu'elles seraient maltraitées si elles étaient de vraies et légitimes épouses. Elles estiment le mariage contracté devant les autorités ecclésiastiques à l'égal de l'esclavage.

Examinons un peu leur manière de vivre et prenons, si vous voulez, un couple entre mille. Nous appellerons l'homme Juan et la femme Maria. Il est entendu entre eux qu'ils doivent vivre ensemble. D'habitude,

ENFANT PORTÉ SUR LA HANCHE, COMME EN AFRIQUE

les femmes sont fidèles ; je dis fidèles dans toute l'acception du terme. Si, par hasard, quelque anicroche survient, quelque bisbille dans leurs rapports, on se garde bien d'avoir recours aux tribunaux. On évite ainsi le divorce avec ses débats publics, les longues tartines dans les gazettes qui blessent la sensibilité

des raffinés ou nuisent à l'esprit naissant des enfants. Ces pauvres gens, nés malins, sont d'une simplicité, d'une bienséance délicieuses. Sans avoir jamais entendu le mot fameux de Napoléon : « Il faut laver son linge sale en famille », ils mettent ce proverbe en pratique. En cas de rupture, on partage les biens de la communauté : l'homme prend une partie des enfants ; la femme, l'autre partie, et chacun s'en va de son côté former une nouvelle alliance, si telle est son idée.

Mais, admettons l'hypothèse d'une bonne entente entre les hautes parties contractantes. Juan et Maria ont besoin d'une maisonnette pour y demeurer. Juan se met aussitôt en devoir d'en construire ou d'en louer une. Ce genre de maison s'appelle une *rancho*.

C'est une cabane qui a pour mérite essentiel d'être à l'abri des tremblements de terre, assez fréquents dans ces parages. Sa construction est facile. On choisit quatre arbres convenables de dix à quinze centimètres d'épaisseur, qu'on abat avec le *machete*. Les branches inutiles sont enlevées. Lorsque les arbres forment une fourche, on la conserve avec soin. Ces cabanes sont, pour la plupart, de forme carrée.

Les quatre troncs, ainsi préparés, sont profondément enfouis dans la terre qui est bien battue. Ils forment les quatre poteaux d'encoignure; on ajoute des traverses qui vont d'une fourche à l'autre. Contre celles-ci s'adaptent des pieces latérales, fixées avec

des osiers d'une façon aussi adroite que solide. Vient alors la construction du toit qui se termine en cône.

On prépare pour cela de tout jeunes arbres dont on coupe le faite à angle aigu, qu'on appose simplem et qui, par des entailles, tiennent ensemble sa moindre clou. On les monte deux à deux, puis on leur attache la pièce du faite. On prend ensuite de longues et minces branches d'arbre ou des bambous, et on les attache horizontalement sur les traverses, à égale distance les unes des autres.

Le chaume se fait de trois façons : en herbes du pays, en feuilles de bananier ou de laurier-rose. Sur l'isthme de Panama, on emploie généralement ces deux dernières. C'est par le bas que l'on commence. On choisit des bottes de feuilles que l'on plie par le milieu; le pli se met au-dessous de la première baguette de bambou et tombe en bas. Puis on place une botte après une autre pour finir la première rangée ; on fait ensuite la rangée qui doit recouvrir la précédente, et ainsi de suite jusqu'au faite. Ensuite, avec de l'écorce d'arbre ou des parties du bananier, on obtient des bandes larges et flexibles qui s'adaptent exactement tout le long du toit en cône. Par mesure de protection contre le vent, on lie les fourches ensemble et on surcharge le toit de pierres.

On ajoute parfois à la case un étage supérieur qui sert de chambre à coucher. Un tronc d'arbre incliné à 30 degrés, qu'on entaille de manière à former des

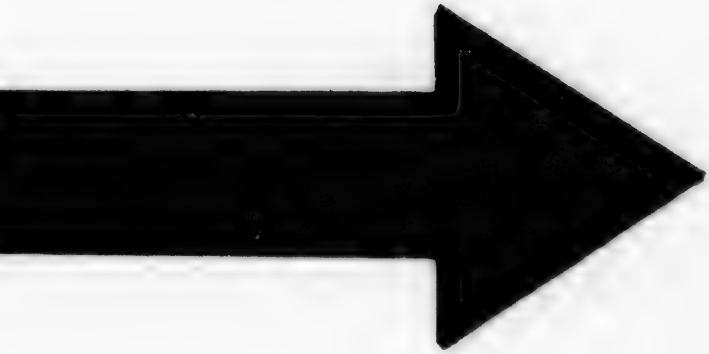
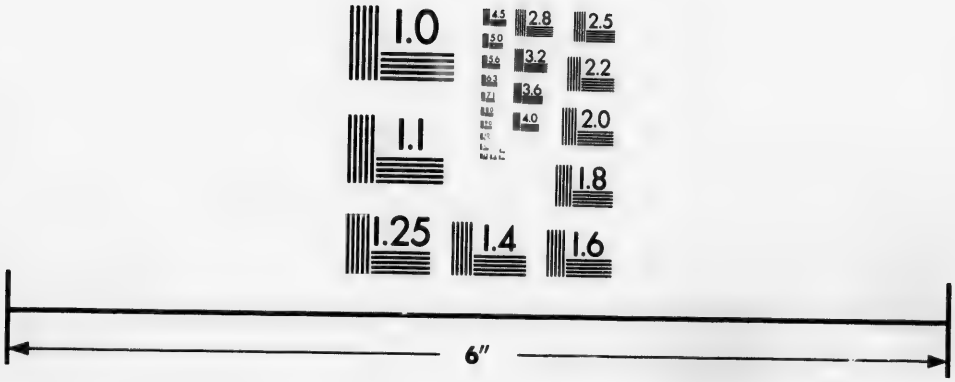


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



Photographic Sciences Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

marches, tient lieu d'escalier. On pratique une porte par devant, une porte par derrière et des fenêtres. La demeure, ainsi construite, est cernée d'un enclos formé de jeunes arbres qui se mettent tout de suite à pousser et à faire une haie vive.

*
* *

Juan est un grand amateur de chasse et de pêche. La forêt abonde en menu gibier; on y trouve des perroquets, des singes, des pigeons, des iguanes, de petits daims. Les eaux du rivage fourmillent de poissons; il y a aussi des tortues et des huîtres. On a donc du gibier et du poisson.

La nature fournit deux espèces de pain tout préparé; d'abord, la banane, ce fruit de l'homme paresseux; puis, son proche parent, le plantain, riche en sucre, qui, rôti, est fort nutritif. S'il a besoin de boisson fermentée — et les indigènes avaient leurs liqueurs spiritueuses bien avant l'arrivée des Espagnols — Juan abat une espèce de palmier au milieu duquel il taille une gouttière, où se met à couler une sève sucrée; la fermentation commence; il se forme un liquide blanc, laiteux, enivrant, sorte de punch au lait naturel, avec toutes les propriétés de l'autre. L'homme a donc déjà pour lui le gibier, le poisson, le pain — et la migraine.

Le pays renfermant beaucoup de bonnes terres argileuses, il peut faire sa poterie et construire un four pour cuire son pain. Il fabrique de la sorte ses usten-

siles de cuisine. En guise de cuillères, il taille de petites gourdes de manière à leur donner une forme elliptique. Les gourdes font aussi d'excellents bols, des paniers, des coupes et autres ustensiles, dont les plus grands contiennent jusqu'à un quart de boisseau.

Juan et Maria dorment dans des hamacs, séparément — à la française. Quelquefois, ils se servent d'une espèce de couchette en bambou, qu'on recouvre d'une peau avant de s'y étendre. Je puis dire qu'on y est fort mal. Les hamacs sont généralement tressés par les femmes. Une table est facile à faire. Quant aux sièges, on est aussi bien dans un hamac que dans un fauteuil, avec tous les avantages d'une berceuse. On a aussi des bûches en bois, légèrement creusées au centre; c'est un siège comme un autre, et qui n'est nullement mauvais.

Notre couple est en ménage. Que fait la femme? Elle tient en ordre la maison, prend soin des enfants, s'occupe des vêtements, pendant que Juan cherche au-dehors la pâture. Les premiers explorateurs espagnols ont trouvé, parmi les naturels, une sorte d'étoffe en coton de fabrication indigène. Les enfants se drapent d'un rayon de soleil jusqu'à l'âge de cinq ou six ans.

Comme les autres animaux, l'homme est herbivore. Juan aime le tabac. Il peut en cultiver d'excellent, sans rien payer à la régie. Un beau grain de tabac pousse en Colombie; on l'appelle *ambalama*. Dans les villes, les hommes fument un *poco tiempo*, « qui dure

peu de temps ». C'est un cigare long de trois pouces, pointu aux extrémités et renflé dans le milieu. Avant l'arrivée des ouvriers pour le Canal, il se vendait 4 fr. 50 le cent. Les fabricants conservent ordinairement les cigares dans de grandes dames-jeannes, pour les faire venir à point. Dans la campagne, les femmes font un genre de cigare que, généralement aussi, elles fument. On l'appelle *cigarro de las mujeres*. Ces dames ont une singulière façon de fumer le cigare : elles mettent le bout allumé dans la bouche. Il faut une certaine adresse pour ne pas se brûler la langue. Je n'ai jamais entendu dire que cette manière de fumer ait provoqué une maladie de la muqueuse, ou quelque chose de la nature du cancer.

Si Juan et Maria ont besoin de café, ils peuvent en cultiver. On boit généralement du café, rarement du thé. On trouve en Colombie une sorte de thé indigène qui ressemble beaucoup à celui de la Chine. Ayant du café et du thé, il leur faut du sucre. Or, cette région, mes lecteurs le savent, est la patrie de la canne à sucre. Cette plante, aux fortes fibres, sert à t[illegible] choses : elle produit du sucre, du combustible, et la tige, hachée menu, se donne aux bestiaux. A l'intérieur du pays, pendant les longues étapes qu'on leur fait faire, les bestiaux n'ont que cette nourriture, qu'ils aiment, dit-on, et qui leur profite.

Si Juan a besoin de céréales, il peut facilement en faire pousser, car le pays produit une variété de blé, assez grossier, il est vrai. Les habitants triturent ce

grain dans un grand mortier en bois, au moyen d'un lourd pilon, également en bois dur. Ce sont les femmes qui font cette besogne. La manière de faire le pain est fort simple. On prépare, avec de l'eau, une pâte que l'on pétrit soigneusement et que l'on fait cuire dans le feu, étendue entre deux pierres. Quand on a des chevaux ou des mulets, on les nourrit avec du grain.

Le peuple a ses remèdes dont on ignore le secret. En cas d'indisposition, il a recours à une thérapeutique qui ferait l'épouvante d'une Faculté européenne. C'est ainsi qu'un arbrisseau, très commun sur l'isthme, produit une espèce de prune qui ressemble à une grosse reine-claude et contient, mûre, quatre grosses graines. Cet arbrisseau est un proche parent de celui qui donne l'huile de croton. Partisan, sans doute, de la doctrine humorale et des moyens drastiques, Juan estime que, dans certains cas, la moitié d'une graine suffit; mais il va parfois jusqu'à prendre une graine entière avec un peu d'eau. Alors, l'effet est épique. D'ailleurs, tant que le médicament ne les a pas terrassés, les indigènes ne sont pas contents.

Une plante grimpante, dont le fruit long et dur ressemble à un gros concombre, fait l'office d'une bonne éponge, quand on en a retiré les graines. Si Juan tient à avoir la peau propre, il trouve, dans une plante appelée *jaboncillo*, un savon naturel dont la mousse est douce et abondante. Ceux qui vivent près de l'eau se baignent, au grand jour, hommes et femmes, sans autre costume de bain que leur peau. La pudeur, ou

plutôt l'impudeur, n'y est pas connue; c'est l'innocence du paradis terrestre, et la nudité de nos premiers parents n'a rien qui choque les sentiments de ce peuple encore à l'état primitif.

La cuisine, toujours fort simple, se fait dans des pots de fer ou des vases en terre. On aime beaucoup le riz, que l'on fait cuire avec du saindoux; parfois, on y ajoute du *tasado*, ou bœuf séché. La forêt environnante fournit ses aromates, des *chillis,* ainsi que des légumineux qui font des plats délicieux et nourrissants. Le riz remplace pour ainsi dire le pain. Celui que produit le pays se vend plus cher que les meilleures sortes venant de la Chine; le plus beau arrive de Chiriqui, près de Costa-Rica. J'allais presque oublier les *frijoles,* un des principaux articles de leur alimentation; ce sont des fèves accommodées au lard et fortement pimentées.

*
* *

Dans les montagnes, on rencontre des dindons sauvages. C'est une superbe bête qui ressemble beaucoup à notre dindon domestique et fait un excellent plat. Il porte différents noms : sur l'isthme, on l'appelle *pavo; champipe,* mot indien, dans le Guatémala, et *guacolete* dans le golfe du Mexique. En Colombie, on prend ces animaux et on les apprivoise; on fait de même avec une espèce de canards sauvages.

Le cochon colombien est un animal étrange, avec ses longs poils noirs et son museau pointu; c'est un

spectre de maigreur, comparé à ses pareils domestiques. On trouve aussi dans les montagnes beaucoup de pécaris, espèces de petits cochons sauvages qui ont une viande excellente. Dans certaines parties de la Colombie, les cochons courent en liberté et deviennent, au bout d'un certain temps, méchants et dangereux. Quant aux sangliers, ils éventrent les chevaux et attaquent l'homme à la moindre provocation.

Un Anglais de mes amis quitta son navire, le *Silvertown*, en vue des côtes de l'Ecuador, et aborda, avec quelques personnes, pour faire la chasse aux sangliers. On en trouva un, non sans peine, et ce fut mon ami qui eut la bonne fortune de l'abattre. A dater de cette heure, l'Anglais devint le héros de cette partie cynégétique. Dire aux amis de la vieille Angleterre qu'on a chassé le sanglier dans l'Amérique du Sud, cela vous a une saveur de forêts vierges et de pays inconnus qui cadre bien avec le danger d'un pareil exploit. Mais, hélas ! le lendemain matin, un indigène, furieux, vint à bord du navire et réclama énergiquement la somme de trente francs pour l'indemniser de la perte de son porc domestique. Grand fut le dégoût de notre Nemrod des tropiques ; et, pendant le reste du voyage, on n'avait qu'à parler de sanglier pour mettre J. G. dans une colère bleue.

*
* *

Juan et Maria ne peuvent souffrir du froid, car la température est un été perpétuel ; et comment pour-

raient-ils mourir de faim, quand la nature est si généreuse à leur égard ? Juan est républicain de nom et anarchiste dans l'âme. En fait d'impôts et de contributions, il n'en veut d'aucune sorte. Quant à tout ce qui touche le gouvernement actuel de son pays, il s'en moque comme d'une guigne. En fait de religion, il reste libre-penseur toute sa vie, et se convertit au catholicisme quelques heures seulement avant de mourir. Il travaille pour les autres — quand ça lui plaît. Il méprise les journaux et ne comprend rien au câble transatlantique. Ce dont il raffole, c'est d'un combat de coqs, et il demande à tous les saints du calendrier colombien de donner la victoire à son oiseau. Il est le maître adsolu chez lui, et aime à se battre aussi souvent que possible. Quant au reste de l'humanité, il écarquille les yeux dès qu'on lui en parle.

*
* *

Juan et Maria ont aussi des divertissements. Leur grande passion, c'est la danse. Pour musique, ils ont une sorte de tambour, simple cylindre en bois dont un côté est recouvert de peau, qui descend en droite ligne du tam-tam africain. On alterne par des roulements à un jeu régulier, ce qui produit toute la musique dont ils ont besoin. Ils s'adonnent à ce passe-temps avec frénésie, transpirent abondamment, et, s'il faut dire la vérité, exhalent une odeur abominable. On choisit de préférence la nuit du samedi pour ces sortes de réjouissances. C'est une *danzita*, ou valse lente qui est leur pas, dans laquelle ils intro-

duisent quelques mesures de l'ancienne cachucha espagnole. Il serait difficile de donner une idée chorégraphique de cette valse sans friser l'impudicité. On en retrouve pourtant aujourd'hui des traces dans les danses de la haute société espagnole des Antilles. Dans le mouvement particulier auquel je fais allusion, ce que la haute classe atténue, le peuple l'exagère. Juan et Maria ne s'arrêtent dans leurs ébats que pour boire. Si l'on a pu se procurer un violon, c'est une joie sans nom. La danse favorite s'appelle le *son*. Pour vous et moi, cette musique n'a rien d'extraordinaire ; tout ce qu'on en peut dire, c'est qu'elle est rythmique et dansante. Sur la basse classe, elle produit l'effet d'un charme. Alors qu'on danse depuis des heures, qu'on est exténué de fatigue, on reprend de plus belle au son du *son*. Le *son* met en jeu tous les appétits grossiers, tous les instincts animaux de la classe péonne, et agit sur elle avec la même intensité que la danse vaudou sur les gens du peuple à Haïti. C'est un dévergondage d'ivresse mystique et de folie érotique.

*
* *

Après un temps, Juan meurt. Alors a lieu une veillée colombienne. Pour celui qui assiste en spectateur à une de ces veillées, c'est une expérience unique. Je m'étais formé une idée assez vague de ce genre de cérémonies par mes lectures, et pour avoir vu l'acteur Dion Boucicault dans une pièce de mœurs irlandaises, intitulée le *Shaungraun* (le chagrin). Mais, à Panama, la veillée, ainsi que l'entendent les gens du pays, fut pour moi une révélation,

On étend le corps du défunt dans sa rancho, ou dans sa chambre, si l'on vit dans une maison ordinaire. On place deux cierges à la tête ; les parents et amis prennent place, autour de la chambre, près de la muraille. Dès que survient quelqu'un, on pousse un hurlement tellement effroyable dans cette chambre silencieuse, qu'on est glacé d'épouvante. Je fus tellement saisi à mon entrée, que je faillis perdre toute saine notion de ma propre individualité. A ce cri d'angoisse proféré simultanément par chacune de ces poitrines humaines, il me sembla, un moment, que tous les démons de l'enfer étaient déchaînés et formaient un cercle dont j'étais le centre. C'est l'horreur du gémissement poussée à sa dernière expression. Je n'ai jamais rien entendu de pareil au monde. Le même affreux geignement éclate à l'entrée de chaque nouvel arrivant, et dure toute la nuit.

Après quoi, l'enterrement a lieu. Si, moyennant un prix modique, ainsi que cela se pratique à Panama et à Colon, on peut louer un cercueil, on y place le corps ; mais, arrivé au cimetière, on l'enterre dans un drap. A la campagne, une croix grossière indique l'endroit où Juan repose. Les saisons passent, le soleil baigne une luxuriante végétation qui pousse sur sa tombe ; les lunes se suivent, et Juan, comme une feuille morte, est oublié.

A Panama, chez les gens du peuple, l'enterrement est fort simple, et toujours décent. Il n'en est pas de même partout dans l'Amérique du Centre, pour cette

même classe. Un jour, me trouvant à Rétalhélen, ville sur la côte de Guatémala, la musique d'une véritable polka attira mon attention. Je regardai par la fenêtre. Dans la rue, un enterrement passait, conduit par un violon et deux cornets à piston, qui jouaient les airs les plus pimpants. Derrière, venait un homme portant le cercueil d'un enfant, sur la tête ; la mère, une petite Indienne, à moitié nue, suivait, trébuchant sous le double poids de l'aguardiente et du chagrin. Au Nicaragua, on met le cercueil sur une planche que des hommes portent sur leurs épaules. A San-Juan-del-Norte, ou Greytown, sur le versant opposé de l'Atlantique, dans cette même république, voici comment on y enterrait les enfants, voilà quelques années. Avant la cérémonie, l'enfant, revêtu de ses plus beaux habits, et couvert de fleurs, était assis sur une chaise, devant une fenêtre, de sorte que tous les passants pouvaient le contempler. En allant au cimetière, l'enfant, toujours sur sa chaise, était porté en tête de la procession ; derrière, venaient les amis, riant, causant et fumant. Cette coutume n'existe pour ainsi dire plus aujourd'hui.

En Colombie, on aperçoit quelquefois dans les villes, dans les champs, ou sur le bord des routes, de petits autels en pierre. Cette maçonnerie, de quatre à cinq pieds de haut, est surmontée d'une petite croix. L'autel est badigeonné en blanc. Au pied de la croix, on remarque des crânes et une petite niche pour un luminaire. Ces autels sont élevés à la place même où quelqu'un est mort assassiné. A certains jours de fête

les fidèles garnissent ces autels de bougies, de veilleuses ou de petits cierges. Quand il fait du vent, on tire contre la niche une petite plaque trouée en étain. Comme les meurtres, très communs autrefois, sont encore fréquents dans le pays, ce n'est pas chose rassurante que de rencontrer, la nuit, un de ces lugubres souvenirs de crimes passés. Les croix sont souvent ornées de petites bannières. Dans le Guatémala, le peuple superstitieux s'imagine faire honneur à la divinité en tirant des pétards appelés *cohetes;* ils en tirent toute la journée et à toutes les heures de la nuit. Ces contrées abondent en coutumes barbares de ce genre, dont on n'a aucune idée dans le nouveau monde.

*
* *

Les hommes et les femmes de la classe péonne portent des vêtements en coton ; les femmes n'ont qu'une cotte, avec une courte jupe. On va nu-tête et pieds nus ; on considère les bottes, les souliers et les bas comme le signe de la suprême élégance. Les indigènes n'en mettent que pour aller à la ville ; aussi, combien alors ces pauvres gens ont l'air de souffrir ! Les hommes, même pour aller dans la forêt, où les serpents venimeux pullulent, n'ont qu'une grossière sandale ; ils y sont souvent mordus, et meurent dans d'affreuses souffrances. Je me rappelle avoir vu chez M. James Boyd, propriétaire du *Star and Herald*, feuille importante de Panama, une peau de serpent mesurant plus de quatre mètres de long et soixante-dix centimètres de large ; cet ophidien, après avoir tué

un homme, avait été abattu d'un coup de feu logé dans le milieu du corps. Un autre serpent de ces parages, le corale, qui a soixante-dix centimètres de longueur, a la peau couverte de carreaux rouges et noirs qui alternent. C'est un bel animal ; sa morsure est mortelle.

A l'époque où mon frère, le Dr George W. Nelson, était attaché, en qualité de chirurgien, aux hôpitaux du Canal de Panama, un nègre s'avisa de faire une chasse au serpent dans les dépendances de ces établissements. Il en dénicha un ; voulant le prendre, il fut, malgré sa dextérité, mordu entre les doigts de l'un de ses pieds et mouru le lendemain.

Un jour, alors que j'étais à Panama, je reçus à une heure fort matinale, la visite d'un officier de vaisseau de la Compagnie de navigation à vapeur du Pacifique. Il avait été mordu, sur son navire, par un serpent. Et il me montra l'annulaire de sa main droite. Le consul anglais à Guayaquil, dans l'Ecuador, avait trouvé un gros ophidien qu'il jugeait être d'une espèce nouvelle. Il avait fait faire une caisse spéciale pour ce serpent et l'avait fait embarquer pour l'Angleterre, à fin d'examen scientifique. Le voyage s'était effectué sans incident de Guayaquil à Panama. En entrant dans le golfe, le jeune officier dut prendre son service à quatre heures du matin. Montant sur la passerelle, il remarqua comme de petites bêtes qui se tortillaient, auprès des épontilles. Cherchant ce que cela pouvait être, il trouva, à sa grande surprise, une quantité de petits

serpents qui rampaient sur le pont. Un d'eux le mordit. La blessure devint noire, et l'officier ressentit dans le bras de vifs élancements. Je lui injectai, sous la peau, une solution diluée d'ammoniaque dont je lui fis boire, également, une petite quantité, accompagnée d'un grand verre de champagne. Il s'endormit et le malaise, à son réveil, avait disparu. Mais il eut encore le bras douloureux pendant plusieurs jours. Sans doute, il dut son salut à ceci, que le serpent venait de naître ; autrement, c'était un homme perdu. L'ophidien, qu'on transportait en Angleterre, avait mis au monde trente-six petits ; il fut, avec sa boîte, jeté par dessus bord, et, depuis lors, la Compagnie refuse de prendre en consignation d'aussi dangereux passagers. Ayant pu me procurer un couple de ces petits serpents, je les mis dans de l'alcool et les envoyai au professeur Spencer Bayard, de Washington, qui me fit savoir que c'étaient des vipères à capuchon de la plus dangereuse espèce.

M. Taylor, un Américain qui habite la province de Chiriqui, État de Panama, possède un remède contre la morsure des serpents : c'est un mélange de graines et de bois du pays, qu'il a combiné. Son traitement, paraît-il, a sauvé la vie à un grand nombre de personnes.

Le plus gros animal sauvage des forêts de la Colombie s'appelle l'ocelot. C'est une espèce de chat-tigre dont la taille varie entre deux et cinq pieds de longueur. Sa robe est magnifiquement tachetée. A

moins d'avoir faim ou d'être poussé à bout, il ne s'attaque jamais à l'homme. Il est nocturne, dormant tout le jour dans les fourrés qu'il habite, et n'en sortant que pour se livrer à la chasse des oiseaux, des singes et autres petits mammifères.

*
* *

La colonie chinoise est fort nombreuse dans l'isthme.

Le quartier chinois à Panama est des plus importants. J'y avais une grande clientèle. Je puis résumer cinq années de pratique comme médecin en disant que je n'ai jamais vu un Chinois ivre et que je n'ai jamais rencontré, chez eux, qu'un seul cas de maladie constitutionnelle. Ce sont des hommes durs à l'ouvrage, d'un caractère paisible, et observateurs des lois.

Beaucoup d'entre eux sont arrivés de Chine ne sachant pas un mot d'espagnol ; mais, avec une rapidité étonnante, ils ont pris une teinture de la langue très suffisante pour les besoins du commerce, et se sont établis boutiquiers. Les marchands en gros de Panama n'hésitent pas à faire à ces étrangers un certain crédit, car ils acquittent rapidement leurs dettes.

Il est vrai que beaucoup d'entre eux fument l'opium, qui est leur stimulant ; mais ils ont soin de rester chez eux et de ne pas se montrer dans la rue comme les ivrognes de nos pays.

Quelques-uns des Chinois qui habitent Panama ont leurs femmes avec eux. Beaucoup d'autres vivent en concubinage avec des femmes indiennes du pays. Les enfants issus de ces rapports ont les cheveux droits et noirs, les yeux noirs et la peau couleur olive ; mais le nez aplati du Chinois est remplacé par le nez plus aquilin de l'Indien.

Le cri inhumain qu'on a poussé aux États-Unis et dans quelques provinces anglaises contre ces gens travailleurs et paisibles est une honte pour notre civilisation tant vantée.

CHAPITRE V

Le golfe de Panama et ses îles : Naos, Flamenco, Taboga, El Moro et Taboguilla. — Les deux villages de Taboga et Restingue sur l'île de Taboga. — Les crabes de terre. — L'iguane. — Les îles aux Perles, San-Miguel et Pédro-Gonzalez. — La fibre *pite* et les chapeaux de Panama. — La pêche des huîtres perlières. — Trouvailles préhistoriques.

Le golfe de Panama est une vaste baie qui ouvre sur le grand océan Pacifique et qui renferme le golfe de San-Miguel; il a environ cent soixante kilomètres de long et trente-deux kilomètres de large; au fond est bâtie la ville moderne de Panama.

Il est remarquable par ses courants et ses marées : la différence entre le flux et le reflux varie de six à huit mètres, suivant le quartier de la lune.

Ce qui caractérise surtout le golfe de Panama et l'océan, à une grande distance de son entrée, ce sont les accalmées — *the doldrums* — si fréquentes dans cette zone de l'équateur. Pendant des semaines entières pas un souffle de vent ne ride la surface uniformément

placide des flots. On a beau nager, virer, voguer à l'accalmée, le vaisseau n'avance pas d'une longueur. On met un mois à faire la route qu'un vapeur ordinaire couvre en une journée. C'est l'immobilité en vue du port, c'est-à-dire le supplice de Tantale, pour un voilier.

Ajoutez à cela les courants contraires, les formidables averses, les vents variables, les tempêtes subites, et vous comprendrez pourquoi les bâtiments à voiles ne pourront jamais faire grand usage du port de Panama. C'est un des plus sérieux empêchements qui se présente à l'esprit d'un capitaine au long cours quand on lui parle d'un canal interocéanique dans cette partie du globe. Naturellement, il ne s'agit que des navires à voiles.

Je me rappelle le cas du vaisseau *Straun*, construit au Canada, qui mit à la voile pour le Chili, en mai 1884, si j'ai bonne mémoire. Le capitaine, que je connais fort bien, avait pris des provisions pour plus de trois mois, ce qui était amplement suffisant pour la traversée. Après avoir essuyé les *doldrums*, pendant lesquelles il louvoya des semaines entières, et avoir couru des bordées terribles au delà de la ligne, entre les 4e, 5e et 6e degrés de latitude, les provisions s'épuisèrent, et il dut revenir à Panama *cent cinq jours* après son départ!

On estime que les courants du golfe ont parfois une vitesse de trois à quatre nœuds à l'heure.

*
* *

Le golfe da Panama est célèbre par ses îles. L'histoire des premiers jours fourmille d'anecdotes à leur égard. Des exploits sans nombre ont eu lieu sur leurs rivages.

Les îles les plus rapprochées de la ville de Panama sont celles de Naos et de Flamenco ou « île de l'Homme mort », à cinq kilomètres environ de la côte.

Comme il n'y a pas véritablement de port à Panama, les navires doivent mouiller près de ces îles. Presque toutes les compagnies de navigation à vapeur y relâchent.

Dans l'île de Naos, la *Pacific Mail Steamship Company*, société riche et puissante, entretient un nombreux personnel d'officiers ainsi que d'habiles ouvriers nègres et chinois ; ces derniers sont employés à l'entretien des routes. On y trouve de vastes entrepôts et chantiers.

Pour radouber les bâtiments, on les fait échouer près de la ville, sur la plage des îles, dans les sables. A la haute mer, les bâtiments flottent, amarrés ; à la basse mer, ils se trouvent à sec ; alors des équipes d'ouvriers nettoient les carènes et les peignent. Dans ces eaux, le développement de la vie maritime est extraordinairement rapide. Une coque de bateau de pêche se couvre de barnacles, espèce de mollusque, en très peu de temps. Les bâtiments doivent être net-

toyés tous les trois mois, si l'on veut aller vite et ménager le combustible.

La compagnie du Canal de Panama a établi sur l'île un observatoire maritime, où l'on trouve des instruments de précision pour enregistrer les principaux phénomènes météorologiques.

*
* *

Flamenco, ou « île de l'Homme mort », se trouve à quelques centaines de mètres de Naos ; elle est bordée de récifs.

Au sud-est, s'élève une haute falaise ; de l'autre côté, en face de Naos, se trouve le cimetière auquel l'île doit son surnom. D'innombrables navigateurs y ont trouvé un dernier refuge. Un monument élevé à la mémoire de quatre-vingts personnes, tant officiers que matelots, appartenant à l'équipage du *Jamestown*, vaisseau américain, tous morts de la fièvre jaune en 1858, se dresse sur cette partie de l'île qui est tournée vers la ville de Panama. Ce navire fut envoyé ensuite dans l'ouest du Grand Océan, où il resta deux ans, puis il reçut l'ordre de se rendre aux îles Hawaï. Il ne fut pas plus tôt arrivé sous ce chaud climat des tropiques, que la fièvre se déclara de nouveau à bord, tant est grande la vitalité des germes de cette terrible maladie.

Auprès de l'une et l'autre de ces îles, à marée basse l'ancrage est sûr et commode.

*
* *

A onze kilomètres de là on trouve trois autres îles : Taboga, El Moro et Taboguilla ou Taboga-la-Petite.

Taboga, qui a deux kilomètres et demi de long sur

HUTTES A RESTINGUE, ÎLE DE TABOGA

quinze cents mètres de large, est l'île la plus élevée de l'archipel ; son point culminant est à 303 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est un but d'excursions, car l'endroit est des plus charmants.

Des deux villages qui s'y trouvent — Taboga et

Restingue — le premier est le plus ancien. Taboga a une vieille église bâtie sur une butte, avec la tour mauresque usuelle. On grimpe au faîte de son clocher par un étroit et sombre escalier, d'où la vue sur les îles et la baie est fort belle. Vu d'en haut, le village se présente sillonné de rues et de ruelles impraticables pour les voitures. Les habitations sont pour la plupart de simples ranchos, avec leur chaume en feuilles de palmier ou de laurier-rose; quelques-unes cependant sont en pierres et en briques, et recouvertes de tuiles rouges. Le village s'étend entre le pied de la montagne et le rivage; une partie se trouve resserrée dans une gorge. A l'entrée du port on aperçoit un immense bâtiment; c'est un hôpital construit par la Compagnie du Canal; il a coûté plus de deux millions de francs. On y envoie les chefs et quelques-uns des employés de la Compagnie pour y refaire leurs forces.

Restingue est un charmant village, essentiellement indigène, où l'on peut faire des études de mœurs tout à son aise. Il y a là des Juan et des Maria par centaines. Un bocage de tamariniers, plein d'ombre, offre une promenade délicieuse. Le feuillage de ces arbres plaît beaucoup à l'œil; leurs fruits — le tamarin — pendent à terre; les gousses, vertes d'abord, prennent ensuite une teinte chocolat et renferment une pulpe acidule et rafraîchissante qui, délayée dans l'eau, donne une boisson très agréable.

Deux des côtés de la place sont bordés de huttes

indigènes; un des autres côtés donne sur la mer, l'autre fait face à Taboga. Les habitants y vivent heureux; la nature semble subvenir à tous leurs besoins, qui ne sont d'ailleurs pas nombreux. L'île

RESTINGUE, BOCAGE DE TAMARINIERS

est renommée pour ses ananas; rien que pour goûter à même la tige ce fruit savoureux, on ferait le voyage de New-York à Panama. On y trouve aussi des bananes, des plantains et autres fruits. Les eaux sont pleines de poissons, de tortues, de petites huitres.

Derrière Restingue, dans une gorge, est une source fraîche et pure qui alimente les deux villages et tous les navires qui relâchent à cet endroit. Les indigènes ont leurs canots dans lesquels ils vont pêcher ou visiter les îles voisines et le continent ; il y en a de toutes les dimensions. On rencontre, dans cette partie de l'Amérique, nombre de gros arbres dont autrefois les habitants se servaient pour construire leurs fameux canots de guerre, qui jaugeaient de dix à douze tonneaux et pouvaient recevoir cinquante, quatre-vingts et quelquefois cent hommes d'équipage.

L'île de Taboga, toujours ensoleillée, est couverte d'une éternelle verdure ; c'est, sans contredit, un des plus beaux sites de la nature. Les enfants jouent dans les sables, se nourrissent de fruits et sont aussi peu vêtus que possible.

Les gécarciniens, que l'on appelle vulgairement « crabes de terre » ou « tourlouroux », sont surtout intéressants à étudier, parce que, loin d'être aquatiques, ils sont au contraire essentiellement terrestres. Presque tous se tiennent dans les bois humides, se cachant dans des trous qu'ils creusent dans la terre, soit dans les terrains marécageux, soit sur des collines loin du littoral. Ces derniers vont, à certaines époques, probablement au moment de la ponte, rejoindre la mer ; alors ils se réunissent en grandes bandes, font des voyages assez longs sans se laisser arrêter par aucun obstacle et dévastent tout sur leur passage.

Les gens du pays vous raconteront que les crabes de terre descendent en troupe les collines vers la fin du Carême; qu'ils passent même par dessus les cabanes sur leur route et qu'ils se joignent à la procession religieuse du Vendredi saint. Cette histoire peint d'un trait le pays et ses habitants. Si, à cette époque de l'année, les crabes descendent vers le rivage, c'est pour y déposer leurs œufs ; après quoi, ils remontent vers les hauteurs. Ces crustacés sont nocturnes ou crépusculaires et leur nourriture consiste uniquement en substances végétales. Dans la plus grande partie de leur vie, et surtout pendant la mue, ils restent cachés dans leurs terriers; c'est principalement lors des pluies qu'ils quittent leurs demeures et qu'ils courent avec une grande rapidité.

L'iguane — *iguana delicatissima* — est la nourriture favorite des indigènes ; c'est une espèce de fort lézard qui atteint jusqu'à un mètre de long et dont l'aspect est repoussant. Cet animal aime surtout dormir au soleil. C'est alors qu'on le prend. Les femelles sont regardées comme un mets fin, la chair étant plus délicate. Les femmes leur ouvrent le ventre pour en extraire les œufs qui, lorsqu'ils sont frais, ont la dimension de petites prunes. Ils sont, paraît-il, très nourrissants. On les fait sécher au soleil ou on les porte au marché pour les vendre. Chose inouïe! ces pauvres bêtes ne meurent pas à la suite de cette opération césarienne. On les garde deux ou trois jours avant de les manger. La chair de l'iguane est très blanche; comme goût, elle ressemble au poulet. Je

parle ici par ouï-dire, car je n'ai jamais pu approcher un morceau de mes lèvres.

Outre la boisson alcoolique ordinaire, on en fait quelquefois ici une de qualité supérieure avec le jus fermenté de l'ananas. C'est une liqueur exquise. L'une et l'autre reçoivent le nom de *chicha*.

Un sentier réunit les deux villages de Taboga et de Restingue.

Dans les parties hautes de l'île, on trouve nombre de petites clairières remplies de bananiers, de plantains, d'ananas, d'ignames, de yuccas. Ces derniers tiennent lieu de pommes de terre.

Derrière le village de Taboga, sur la côte opposée de l'île, existe une caverne où l'on ne peut pénétrer qu'à marée basse; elle s'étend, dit-on, très loin sous les rochers; mais je n'ai jamais rencontré personne qui l'eût explorée. Naturellement, un grand mystère plane sur cette cavité souterraine qui, au dire des habitants, renferme de nombreux trésors enfouis par les boucaniers et par les prêtres quand ceux-ci durent s'enfuir de l'ancienne ville de Panama.

En face du village de Restingue est une petite île appelée El Moro. A marée basse, cette île est reliée à Taboga par une bande de sable. El Moro, qui ne mesure guère que 460 mètres de longueur sur autant

de largeur et 100 mètres de hauteur, a la forme d'une butte. Du côté de Restingue sont les anciens ateliers et les habitations qui y ont été construits par la *Pacific Steam Navigation Company*.

Ici, je dois dire que, jusqu'en 1850, les navires de cette compagnie mouillaient près de Taboga, qui était le port de Panama. La compagnie a employé, à El Moro, jusqu'à sept cents ouvriers qui, tous, étaient des Écossais. Décimés par la fièvre jaune et la malaria, les rangs s'éclaircissaient à vue d'œil. On avait beau faire venir de nouvelles recrues, la place n'était pas tenable. La compagnie dut enfin abandonner El Moro et transporter, à grands frais, ses hommes, en même temps que ses ateliers, au port de Callao, dans le Pérou. Le même climat meurtrier sévit aujourd'hui à El Moro; ceux qui en doutent n'ont qu'à visiter l'hôpital bâti sur la butte et le cimetière qui se trouve à proximité.

Plusieurs vieux canons, qu'on dit avoir été abandonnés par Morgan l'Exterminateur, se voient encore sur la côte sud-est de cette petite île.

*
* *

A 74 kilomètres plus loin, dans le golfe, sont les fameuses îles aux Perles qui, sous la domination espagnole, étaient connues sous le nom d'archipel du Roi.

L'île principale, San-Miguel, renferme un village du même nom qui se compose de ranchos, de maison-

nettes en pierre et d'une belle église dont les tours sont couvertes de nacre.

Même avant l'arrivée des premiers Espagnols, les Indiens, qui habitaient ces îles, se livraient à la pêche des perles. Lorsque Vasco Nuñez de Balboa visita la côte du Pacifique, il se rendit dans cet archipel dont il avait appris la richesse. Là on lui montra des perles, d'apparence noirâtre, qui l'étonnèrent. Au lieu de laisser mourir les huîtres de leur mort naturelle, les sauvages les mettaient dans le feu; puis ils cherchaient les perles.

Une des îles du groupe s'appelle Pedro-Gonzalez. La Compagnie télégraphique de l'Amérique du Centre et du Sud y a un poste pour l'envoi des dépêches. Cette île est connue pour son fil *pite* — produit des feuilles de l'*agave americana* — fibre excessivement soyeuse et solide, dont on se sert pour faire les plus beaux chapeaux dits de Panama; elle est tellement fine qu'on peut s'en servir comme de fil. J'en ai employé pour des sutures chirurgicales. On exporte de grandes quantités de cette fibre pite dont on se sert pour falsifier la soie. Les fameux chapeaux de Panama, que l'on porte dans le monde entier, ne sont pas fabriqués à Panama, mais à Antioquia, à Guayaquil, dans l'Équateur et au Pérou. Il faut deux ou trois mois à un indigène pour faire les plus beaux échantillons de ce genre de coiffure.

*
* *

Pendant des siècles, la pêche à l'huître perlière a

été on ne peut plus fructueuse dans les îles du golfe de Panama. On y a pêché des perles grosses comme des billes, dont on vante à juste titre l'eau et l'orient, et qui soutiennent avec éclat la comparaison avec celles de Manaar, au nord de Ceylan. On cite un marchand indigène qui était connu pour avoir réalisé une fortune de 500,000 francs dans cette industrie. L'année dernière encore — 1889 — on a trouvé une perle qui pèse 200 grains, c'est-à-dire environ 10 grammes. Mais les pêcheurs, pour avoir été trop âpres à la curée, ont presque épuisé les bancs. Ceux-ci appartiennent aujourd'hui aux Anglais qui en ont régularisé la pêche avec soin : le banc de Panama est divisé en dix parties, parce qu'il faut, dit-on, dix ans pour l'entier développement d'une huître perlière.

Voici quel était le système adopté par les marchands établis sur ces îles : on faisait des avances de denrées aux pêcheurs, qui se trouvaient ainsi sous la coupe de ceux qui les employaient. Ce genre d'exploitation subsiste encore aujourd'hui au Mexique où se fait la pêche des huîtres perlières.

Les indigènes partaient avec leurs canots; les plongeurs descendaient dans la mer et, arrivés au fond, jetaient dans un panier toutes les plus belles huîtres qui se trouvaient à leur portée. Les uns restaient une minute, les autres deux minutes sous l'eau. On a dit que plus d'un, parmi ces plongeurs de profession, ne revenait à la surface qu'au bout de dix, voire même de quinze minutes; cela est absolument faux.

Le grand ennemi du plongeur est le requin, qui abonde dans ces mers ; ils ont livré ensemble de nombreux et terribles combats. Généralement l'homme, grâce à ses habitudes amphibies, remporte la victoire. Quand le squale se tourne sur le dos pour mordre, l'homme plonge sous son ennemi et lui donne un formidable coup de machete.

Après s'être reposés dans les canots, les plongeurs redescendent.

On plaçait les huitres en tas, sur le rivage, où on les laissait mourir. Dès que les écailles s'ouvraient, on cherchait les perles. Ce n'est même qu'après que l'animal est tombé en putréfaction qu'on peut facilement extraire les perles de leur coquille.

Une des plus jolies perles, provenant des îles du golfe, dont je me souvienne, était parfaitement ronde comme un pois ; elle avait, sous certains jours, une teinte rose délicate qui en augmentait la valeur. J'achetai cette perle et l'envoyai, comme souvenir, à quelqu'un de ma famille.

Les perles — je crois qu'on l'ignore généralement — sont le résultat d'une maladie. Le point de départ d'une perle est presque toujours un grain de sable qui est entré dans les coquilles. L'huître ne peut l'expulser ; il en résulte une irritation, puis une sorte d'inflammation, et le corps étranger se recouvre de couches successives de la matière perlière qui garnit

l'intérieur des coquilles. Ce ne sont pas des produits naturels, mais bien pathologiques.

Qu'une avicule soit blessée en quelque partie de son test : par exemple qu'un animal perforant ronge sa coquille, ou qu'un corps dur, anguleux, un imperceptible grain de sable pénètre dans celle-ci ; bientôt une excroissance de nacre bouchera l'ouverture, et la nacre sécrétée autour du grain de sable préservera du contact de celui-ci la peau fine et délicate du mollusque. Aussi existe-t-il presque toujours un petit corps étranger au centre des perles isolées, et on est à peu près sûr de trouver des excroissances de nacre ou des perles adhérentes dans une coquille dont le test montre extérieurement les traces de profondes blessures. Bien plus, on détermine la production de perles en introduisant de très petits grains de sable dans une avicule vivante, ou en perforant sa coquille de manière à mettre à nu, sans le blesser, un point du corps du mollusque.

Telle est l'humble origine du produit que les Orientaux qualifient poétiquement de gouttes de rosée durcie, et dont leurs poètes ont fait l'emblème de la perfection et de la beauté.

Le nom de l'avicule (de *avis*, oiseau) lui vient de ce que les valves étant écartées, l'animal a une certaine ressemblance avec un oiseau dont les ailes sont ouvertes. Les amateurs lui donnent même le nom d'hirondelle. Elle forme des bancs considérables aux

environs de l'île de San-Miguel. Chaque mollusque est attaché par son byssus à des roches sous-marines situées à d'assez grandes profondeurs. Afin de ne pas détruire des coquilles trop jeunes pour être productives, les bancs sont mis en coupe réglée, et on exploite chaque année une des parties du tout.

En 1858, pendant l'épidémie, une expédition partie de New-York pour visiter ces îles arriva sur l'isthme avec les pièces séparées d'un petit bateau à vapeur qui fut remonté sur la côte de Panama. Sur ces entrefaites, l'équipage tomba malade; officiers, mécaniciens et marins, tous moururent, sauf un, qui put retourner à New-York.

*
* *

On a trouvé dans ces îles de nombreuses curiosités préhistoriques. M. J.-A. Mc Neil, archéologue américain, en a examiné beaucoup : des poteries, des silex, des obsidiennes, des haches en pierre taillée, des ornements en or, etc. Christophe Colomb, en suivant les côtes, de Botany-Bay à Porto-Bello, puis ensuite les côtes du Mexique, a rencontré quelques-unes de ces antiques ruines que Stephens a décrites tout au long dans son admirable ouvrage sur l'exploration au pays des Aztèques. Squier, dans son ouvrage sur le Nicaragua, a jeté une vive lumière sur l'histoire ancienne de cette contrée et les remarquables idoles de l'île Ometepe. Les premiers Espagnols qui, du Mexique, ont envahi le pays portant aujourd'hui le nom de Guatémala, ont trouvé, parmi les tribus indi-

gènes, une civilisation spéciale, étonnante. Dans les hautes terres, derrière Rétalhélen, se voyait un camp retranché, en pierre, bien construit, où plus de deux mille étudiants aborigènes apprenaient la tactique militaire de l'époque.

CHAPITRE VI

Vieux-Panama, au fond de la baie. — Excursion en bateau. — Grandeur et décadence de la capitale des Conquistadores. — Vieille cathédrale en ruine de Sainte-Anastase. — Histoire de la destruction de cette ville par Morgan.

Panama-Viejo, ou Vieux-Panama, comme les gens du pays appellent l'ancienne ville de Panama, n'offre d'intérêt qu'à celui qui a lu les exploits des premiers explorateurs espagnols et des fameux boucaniers.

CINTRE
ÉGLISE DE SAINTE-ANASTASE

Fondée par Pedro d'Avila, en 1518, cette ville fut détruite, en 1671, par sir Henry Morgan, chef de flibustiers anglais, et reconstruite par ses habitants au fond de la baie, à dix kilomètres environ de son emplacement primitif. Le seul repaire des navigateurs au large du golfe est la vieille tour en ruine de la cathédrale de Sainte-Anastase, qui domine tout autre point environnant.

Il est difficile d'atteindre la vieille ville. Pour y aller a cheval, pendant la sécheresse, c'est une longue course à travers la savane et une épaisse forêt, au milieu des jungles, où l'on est harcelé par une espèce de tique des bois appelée *garrapatas*.

Mieux vaut y aller par eau. Encore faut-il bien choisir son temps, à cause de la grande différence des marées, et avoir un bon batelier. Les grosses lames qui roulent à la corne supérieure du golfe sont fort dangereuses. Lors d'un premier voyage avec ma famille, nous avons manqué d'être noyés. Le batelier, qui avait entrepris de nous conduire, prétendait très bien connaître ces parages et un passage sûr pour y aborder. Comme nous approchions de la côte, la cime d'une grosse vague remplit en partie notre bateau. Si nous avions chaviré, le ressac, très impétueux en cet endroit, nous aurait entraînés vers le large.

Depuis lors, je suis retourné à Vieux-Panama, et le seul batelier en qui j'aie confiance a pour nom Marel et demeure à Taller. Aborder en face des ruines n'est pas possible, à cause des sables et d'un limon argileux, sans consistance, où l'on serait englouti. Marel entrait dans l'une des petites baies et accostait son embarcation à un endroit quelconque, entre Puenta-Paitillia et Vieux-Panama. Il réglait son départ de façon à y arriver presque à haute mer, et nous repartions à la marée suivante. A l'heure du reflux, notre bateau restait à sec sur des bancs de sable qui s'étendent à perte de vue, à un kilomètre de la mer.

Ayant mis pied à terre, on se dirige le long du rivage, bordé d'épaisses jungles et de roches volcaniques, et l'on arrive à un vieux pont, sous lequel passe un bras de mer qui traverse les sables pour se rendre dans une lagune intérieure. Construit depuis trois cent cinquante ans, ce pont de pierre a su vaillamment résister aux intempéries et aux vibrations du sol ; vu des sables, il offre à l'œil un fort beau galbe avec la forêt vierge derrière et la nappe d'eau qu'il domine. Les eaux ont creusé leur sillon dans les piles alternativement mouillées et sèches, jusqu'à une profondeur de huit à dix centimètres ; mais ce sillon ne dépasse pas la hauteur de la pleine marée. Nous avons, un matin, pris notre café sur ce pont; à l'ombre d'un gros arbre qui avait poussé dessus. La dernière fois que j'y allai, ce puissant parasite, déraciné par l'ouragan, était tombé dans la lagune. On voit encore, près du pont, les ruines d'une vieille loge où demeurait sans doute le gardien.

Ce pont reliait l'ancienne ville de Panama, sur le Pacifique, avec Porto-Bello — ainsi nommé par Colomb lui-même — sur le versant de l'Atlantique; une voie pavée, construite par les premiers Espagnols, s'étendait à travers les hauteurs et une partie de la savane, entre ces deux villes.

*
* *

A cette époque, l'Espagne était à l'apogée de sa gloire, et l'on retrouvait à Panama-Viejo toutes les splendeurs de la mère patrie. Les perles des îles du

golfe, l'or du Darien et des côtes de l'Amérique centrale, l'argent du Mexique et du Pérou enrichissaient cette ville, qui était la plus grande, la plus opulente et la plus forte place de l'Espagne sur l'océan Pacifique. De même qu'en Espagne, on y menait une vie de luxe, de plaisir, et un train presque asiatique dans sa magnificence. La cour du vice-roi était superbe et imposante ; de nobles et fiers gentilshommes entouraient le vice-roi, qui était bien un roi par sa puissance et son entourage. Les seigneurs, richement parés, accompagnaient les dames espagnoles, dont la beauté est proverbiale, montées sur leurs cavales andalouses et suivies d'une foule de courtisans. Encore à cette heure, l'air du pays semble sonore du joyeux tintement des clochettes de leurs montures.

Aujourd'hui, il ne reste pas une maison debout dans l'enceinte de cette ville que l'on considérait alors comme la « Clef du Pacifique » et la « Porte de l'Univers ». Une brousse impénétrable la recouvre depuis plus de deux cents ans, et le silence de la mort l'enveloppe comme d'un linceul.

Ce luxe asiatique — *lujo asiatico*, disent les Espagnols — ce sont les Maures qui l'avaient introduit en Espagne, pays sur lequel ils ont dominé pendant huit siècles. Pour celui qui a visité la péninsule ibérique, les noms de l'Alcazar, à Séville, de l'Alhambra et du Généralif à Grenade, réveillent à l'esprit l'idée la plus haute du luxe et de la grandeur. Or, comme les brillantes découvertes de Colomb et de ses

hardis émules ont suivi de près l'expulsion des dominateurs, ce luxe, dont les Maures avaient doté l'Espagne et même le Portugal, n'en est pas moins resté dans les mœurs après leur départ. A la suite des victoires de Ferdinand et d'Isabelle succède une période d'apaisement où des milliers de bras, élevés à la profession des armes, se trouvèrent sans emploi. Ces gens de guerre, plutôt que de rester inactifs, s'embarquèrent avec joie sur les vaisseaux des nouveaux explorateurs pour aller chercher, par delà cette « sombre mer » de l'Atlantique, la gloire et la richesse qui leur faisaient défaut en Espagne.

Ce fut Vasco Nuñez de Balboa qui, je l'ai dit, découvrit le premier, du sommet d'El Cerro-Gigante, entre Colon et Panama, la grande mer du Sud qui est à l'ouest de l'Amérique et qu'on appelle aujourd'hui l'océan Pacifique. Cette découverte ouvrait de nouveaux et de vastes horizons à ces ambitieux et hardis aventuriers. Alors, Panama fut construit. On y déploya un faste qui, je crois, est inconnu de nos jours — du moins, dans les pays civilisés.

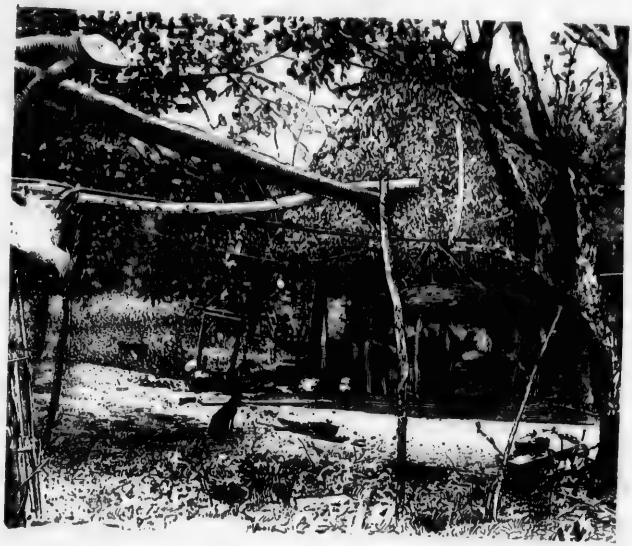
Plus d'une de ses maisons était en pierre ; on en retrouve encore les fondations et quelques pans de murs ; mais la plupart d'entre elles étaient en cèdre du pays, bois excessivement dur et odorant. Il y avait aussi des églises, pas moins de huit couvents, et un magnifique hôpital. La richesse des établissements religieux était prodigieuse, à tel point que la renommée s'en est répandue dans le monde entier,

Il y avait, dans Panama-Viejo plus de deux mille maisons de superbe apparence, habitées par les officiers du roi et la classe riche ; il y en avait cinq mille assure-t-on, d'aspect plus modeste, occupées par de petits marchands et la basse classe. On y voyait des édifices qui servaient d'écuries pour les chevaux du roi ; ces chevaux étaient uniquement destinés à charger les trésors royaux sur la voie pavée qui traversait l'isthme, de Panama à Porto-Bello, d'où on les transportait dans la mère patrie sur les vaisseaux du roi. Les maisons de la classe riche étaient remplies de tentures de soie, de tableaux, et de tout ce que le luxe ou un goût délicat peut désirer. La belle savane dont j'ai parlé était alors une plaine fertile et une magnifique promenade. Il n'y avait qu'une ombre à cette existence féerique, toute de volupté et de joie : les malheureux indigènes étaient des esclaves.

Dans sa prodigalité, la nature a fait de son mieux pour ensevelir ces ruines sous une verte couverte. Çà et là, quelques murs non écroulés sont recouverts de plantes grimpantes et portent, à leur partie supérieure, de nombreux arbustes. Ces lignes de pure verdure, au cœur d'une forêt vierge, ou qui semble telle, produisent un effet singulier.

J'ai visité l'emplacement de la vieille ville, précédé d'un *machetero*, ou indigène portant un machete, avec lequel il pratiquait une trouée dans l'épaisseur des taillis. Il y règne un grand calme, qu'égaye le chant d'innombrables oiseaux-mouches et colibris, aux cou-

leurs chatoyantes, aux reflets métalliques. De grandes fleurs silencieuses s'y épanouissent à l'ombre, car le soleil pénètre difficilement à travers les frondaisons de ces fortes ramures. Il faut marcher avec précau-



SEULE HABITATION A VIEUX-PANAMA

tion dans les fourrés, à cause des serpents, en même temps que des nombreux puits à ras du sol, fort profonds et pleins d'eau, qui, autrefois, alimentaient les habitants. On creusait un puits pour deux maisons, que séparait un mur mitoyen d'enclos.

Sainte-Anastase est une fort belle ruine, moins délabrée qu'on ne pourrait supposer. C'est dans cette cathédrale, sur l'autel de la Vierge, que l'infatigable Pizarre déposa son ex-voto avant de partir pour le Sud, à la

VIEUX-PANAMA, CATHÉDRALE DE SAINTE-ANASTASE, XVIe SIÈCLE

découverte du Pérou. Une véritable forêt d'essences variées a pris naissance dans la nef, et les murs disparaissent sous un épais tapis de pariétaires, depuis plus de deux siècles que cette église est à l'abandon.

*
* *

La destruction de Panama par Morgan est un fait

historique des plus extraordinaires, en même temps que des plus sinistres.

Les exploits du fameux flibustier ont défrayé bien des romans, mais la vérité, cette fois, vaut bien la fiction.

Brave, autant qu'une bête féroce peut l'être, mais d'un caractère vil, brutal, égoïste et rusé, il n'a jamais, une seule fois, dans sa carrière de crimes et de rapines, fait preuve de cette générosité d'âme qu'on trouve fort souvent chez les êtres les plus pervers.

Henry Morgan était le fils d'un riche fermier du pays de Galles. Sa vocation le poussant vers la mer, il s'embarqua pour les Barbades comme matelot, se rendit ensuite à la Jamaïque et bientôt s'engagea sur un corsaire.

Ses expéditions furent heureuses : il acheta un bâtiment avec quelques-uns de ses compagnons, devint leur chef, et, s'étant fait connaître par ses entreprises, fut pris en amitié par Mansfield, vieux flibustier, qui le nomma son vice-amiral et mourut peu de temps après, en 1668.

Tels furent les débuts de ce nouveau chef de corsaires.

Après de nombreuses courses et aventures, il organisa une expédition pour enlever d'assaut Porto-Bello,

sur l'Atlantique. Il était à la tête d'une petite flottille de neuf caravelles et de 460 de ses compatriotes.

Cette expédition prouve l'audace et la résolution de cet homme, car Porto-Bello était une place forte de premier ordre. A ceux qui objectaient la disproportion numérique de ses forces, Morgan répondait que, moins on était de combattants, plus large serait la part de butin. Cet argument parut irrésistible, et la ville, malgré ses bastions et ses défenseurs, fut enlevée par une poignée d'hommes qui n'accordaient aux autres et ne demandaient pour eux-mêmes ni quartier ni merci.

Les Espagnols luttèrent vaillamment contre les pirates anglais. Plus d'un riche habitant chercha refuge dans les forts, où il apportait son argent et ses biens les plus précieux. Morgan, pour approcher de la place, avait contraint ses prisonniers — des prêtres et des sœurs de charité pour la plupart — de porter les échelles de siège et de les dresser contre les murs d'enceinte. Cette tactique obligeait les soldats espagnols ou de cesser le feu, ou de le continuer, au risque de tuer leurs propres concitoyens.

Le commandant, malgré les supplications de ces innocents, ne consulta que son devoir d'homme de guerre et donna l'ordre de tirer indistinctement sur tout être, ami ou ennemi, qui approcherait de la muraille. Lui-même, d'ailleurs, affirmait qu'on ne le prendrait pas vivant. Et il tint parole.

Avant que les échelles fussent mises en position, un grand nombre de ces pauvres gens avait péri.

Alors les boucaniers tenant à la main leurs engins de bord, remplis d'explosifs, montèrent à l'assaut et balayèrent les remparts.

La citadelle prise, les Espagnols se rendirent tous, à l'exception du commandant, qui, sous les yeux de sa femme et de sa fille, mourut les armes à la main, disant qu'il aimait mieux tomber en soldat que d'être pendu comme un lâche.

Ce drame accompli, les boucaniers, suivant leur coutume, se livrèrent à tous les excès. Ils pillaient, égorgeaient ou violaient tout ce qui leur tombait sous la main. Une débauche effrénée, qui dura quinze jours, s'ensuivit. Plusieurs des boucaniers moururent des suites de leur propre intempérance. On ne faisait trêve à ces saturnales que pour torturer les prisonniers, sous prétexte de leur faire livrer des trésors qu'ils n'avaient pas. A ce moment, cinquante hommes résolus auraient pu reprendre la ville et la citadelle. Malheureusement, les Espagnols, dans leur folle terreur, ne surent ni se concerter, ni former un plan d'action.

Entre temps, le président de Panama, don Juan Perez de Guzman, avait été averti de ce qui se passait sur le versant opposé de l'isthme. Bien que les secours espérés de ce côté par les malheureux habitants de

Porto-Bello fussent assez éloignés, ils pouvaient arriver d'un moment à l'autre. Morgan jugea prudent de retirer ses forces. Il fit enlever une bonne partie des canons qui garnissaient les fortifications pour les transporter à bord de ses caravelles, fit enclouer le reste, et, après avoir saigné à blanc les habitants, demanda une rançon formidable pour ses prisonniers et la conservation de la ville. Il eut même l'effronterie d'adresser ses conditions au président de Panama qui s'approchait de Porto-Bello; une centaine de boucaniers arrêtèrent Perez de Guzman dans un défilé et le forcèrent de battre en retraite. Le président envoya les 100,000 écus demandés et laissa les flibustiers s'embarquer paisiblement.

*
* *

Le président de Panama fut tellement étonné qu'une si petite troupe ait pu prendre les forts et se maintenir si longtemps dans la ville, qu'il envoya, dit-on, un messager au chef des pirates pour lui demander un spécimen de ses armes. Morgan reçut poliment ce messager, lui donna un pistolet et quelques balles, en lui disant de prier le président d'accepter un si maigre échantillon des armes qui lui avaient servi à prendre Porto-Bello, de le garder pendant un an et que, au bout de ce temps, lui, Morgan, viendrait le reprendre à Panama.

En échange, le président fit remettre à Morgan une bague en or, le priant de ne pas se donner la peine d'entreprendre un si long voyage, et que, d'ailleurs,

si l'envie lui en prenait, il ne ferait pas si bonne chère qu'à Porto-Bello.

A la suite de cet exploit, Morgan dirigea encore plusieurs expéditions heureuses; si bien que, dans les premiers jours d'octobre 1670, il se vit à la tête d'une foule d'aventuriers, gens de sac et de corde, de toutes les conditions et de tous les pays, qui, de la terre et de la mer, accouraient au devant de lui pour se ranger sous sa bannière. Il y avait, dans sa troupe, beaucoup de chasseurs et des cultivateurs, des Anglais, des Français, des Allemands.

Le premier souci de Morgan était de ravitailler sa flotte avec le boucan envoyé par les chasseurs qui pillaient les étables à porcs des indigènes. Le mot *boucan* se dit du lieu où l'on fume la viande. Ceux qui procuraient le jambon aux pirates et qui, en réalité, étaient leurs alliés, furent appelés « boucaniers ». Plus tard, ce mot s'est appliqué à tous les flibustiers.

Les succès de Morgan furent tels que, à cette époque, il commandait trente-sept vaisseaux, abondamment approvisionnés et portant deux mille combattants.

Ce fut alors qu'il songea à attaquer de nouveau Porto-Bello, qui ne tarda pas à succomber. Puis, il tourna son attention vers Panama, sur l'autre versant de l'isthme, afin de tenir sa promesse et reprendre son pistolet.

*
* *

Morgan détacha quatre cents hommes de Porto-

Bello pour attaquer le fort de Chagrès, dont il jugeait l'occupation nécessaire pour la réussite de sa prochaine entreprise contre Panama. Le fort fut enlevé par suite d'une cause assez fortuite.

Un boucanier, qui avait été blessé par une flèche tirée du fort, retira cette flèche de son corps, l'entoura d'un peu de coton, la mit dans son mousquet et la déchargea contre le fort. La poudre embrasa le coton et mit le feu aux toits en feuilles de palmier de quelques hangars qui se trouvaient dans le fort; la flamme se communiqua à la poudre et fit sauter une partie des remparts. Au même instant, tandis que les Espagnols cherchaient à arrêter l'incendie, les boucaniers parvinrent à mettre le feu à plusieurs endroits des palissades, ce qui augmenta la confusion des défenseurs.

A la fin, les boucaniers firent une brèche, malgré le liquide enflammé que les Espagnols leur envoyaient des remparts et qui leur fit beaucoup de morts. L'attaque et la résistance continuèrent pendant toute la nuit. Les boucaniers tiraient sans trêve au travers des brèches.

Le lendemain, dans l'après-midi, les boucaniers s'emparèrent d'une brèche défendue avec opiniâtreté par le commandant lui-même et vingt-cinq hommes. Les soldats espagnols luttèrent avec une valeur sans exemple; le désespoir leur donnait un courage surnaturel; mais rien ne pouvait résister à l'impétuosité

des pirates, qui se frayaient un chemin à travers tous les obstacles.

Le commandant s'était retiré dans le corps de garde, devant lequel il avait fait placer deux pièces de canon. Là, il soutint encore un combat inégal et sans espoir. Il tomba, enfin, sous une balle de mousquet qui lui fit sauter la cervelle. Sur 314 hommes de garnison, 30 seulement ne furent pas tués; encore, sur ces 30, il y avait une vingtaine de blessés. Pas un officier n'échappa.

Les boucaniers surent, par ceux qui avaient survécu, que le gouverneur de Panama était instruit de leur projet contre la ville : trois mille six cents hommes les attendaient.

*
* *

Morgan, dès qu'il connut la prise du fort de Chagrès, hâta sa marche vers ce lieu; il emportait avec lui toutes les provisions qu'il avait pu se procurer dans Santa-Catalina, île où il se proposait de revenir après avoir pris Panama.

A son arrivée, le gros de la troupe des boucaniers fut heureux de voir flotter les couleurs anglaises sur le fort de Chagrès. Morgan fit une entrée triomphale dans la citadelle, où il fut reçu avec tous les honneurs de la guerre. Avant son arrivée, les blessés, les veuves des soldats morts pendant le siège et les autres femmes avaient été enfermés dans l'église, où

ils furent soumis au plus brutal des traitements. Morgan, comme toujours, se montra insensible à leur sort. Il fit travailler les prisonniers à la réparation des remparts et à l'édification de nouvelles palissades. Il s'empara également de toutes les embarcations qui se trouvaient sur le fleuve du Chagrès; plusieurs d'entre elles portaient de deux à quatre petites pièces de canon.

Ceci fait, Morgan laissa cinq cents hommes de garnison dans le fort et cent cinquante sur les vaisseaux; puis, le 18 janvier 1671, à la tête de douze cents boucaniers, il se dirigea, par terre, vers Panama, sans se soucier des embuscades espagnoles ou décidé à les braver.

Désireux de se porter en avant, Morgan commit une faute capitale : il n'emporta presque pas de provisions. Il avait calculé que, pour faire cette marche, il lui faudrait moins de temps qu'elle n'exige et qu'il ferait des razzias en route. Dès le premier jour les provisions manquèrent; le second jour, il fallut abandonner les canots; les eaux du fleuve étaient trop basses; puis, des arbres abattus gisaient en travers et rendaient ce mode de locomotion impraticable.

Bientôt, les boucaniers étaient tellement poussés par la faim qu'ils mangèrent et trouvèrent délicieuses des outres en peau qu'ils rencontrèrent dans un camp abandonné par les Espagnols. Sur toute leur route, jusqu'à Panama, les Espagnols avaient pris soin de ne pas laisser de provisions.

Le cinquième jour, dans une embuscade délaissée, on trouva un peu de maïs, du vin et des plantains, que les boucaniers se partagèrent avidement. Le jour suivant, ils découvrirent une grange pleine de maïs ; la porte enfoncée, les affamés s'y ruèrent et dévorèrent le blé sans se donner la peine de le cuire.

Le huitième jour, ils furent accueillis par une grêle de flèches que des Indiens embusqués tiraient sur eux d'un endroit invisible. Ils eurent à soutenir cette fois une lutte courte, mais dure, contre cette troupe qui s'était dissimulée dans un bois. Dix flibustiers périrent dans cette escarmouche.

Après une autre journée de privations et de souffrances auxquelles des hommes pareils pouvaient seuls résister, le matin de leur neuvième jour de marche, les boucaniers découvrirent avec allégresse, du sommet d'une hauteur, la majestueuse étendue d'eau qu'on appelait alors la Mer du Sud, toute sillonnée de barques et de vaisseaux qui sortaient paisiblement du port de Panama encore caché à leurs yeux par une échancrure de la baie.

Un spectacle non moins agréable s'offrait à leurs regards, dans la plaine, à leurs pieds. De grands troupeaux de bestiaux, d'ânes et de chevaux, paissaient dans la vallée. Les boucaniers se précipitèrent au festin. Ils tuèrent tous les animaux dont ils avaient besoin et se rassasièrent de viande crue. Le sang leur coulait de la barbe jusqu'au milieu du corps.

Le même soir, ils aperçurent au loin le clocher de Sainte-Anastase. A cette vue, oubliant leurs peines passées et escomptant à l'avance le butin magnifique que la prise d'une si belle ville devait leur apporter, ils s'abandonnèrent à la joie la plus délirante, jetant leurs bonnets en l'air, dansant, chantant, hurlant, battant du tambour et sonnant de la trompette comme une troupe démoniaque.

Ils établirent leur camp, pour la nuit, près de la ville, avec l'intention de monter à l'assaut le lendemain, au matin.

Pendant la nuit, une troupe de cinquante cavaliers espagnols sortit pour faire une reconnaissance; ils s'avancèrent à portée de mousquet des pirates; puis, se retirèrent, laissant quelques-uns des leurs surveiller les mouvements de l'ennemi.

A ce moment, les canons de la ville commencèrent à donner sur le camp; mais, soit qu'ils fussent trop loin, soit qu'ils fussent mal pointés, ils ne firent aucun mal.

Les boucaniers placèrent des sentinelles autour du camp, firent un nouveau repas de viande pour se préparer aux fatigues du lendemain et s'étendirent sur l'herbe où, bercés par l'artillerie espagnole, ils s'endormirent profondément jusqu'au jour.

De bonne heure, le camp fut debout. Après l'appel,

les hommes se déployèrent en ordre de bataille et s'avancèrent contre la ville, au bruit des tambours et au son des trompettes.

Au lieu de prendre la route ordinaire, que les Espagnols s'étaient préparés à défendre, Morgan jeta ses hommes dans un bois par un sentier enchevêtré et difficile où, cependant, ils ne pouvaient pas craindre d'être subitement arrêtés. Cette tactique déconcerta les Espagnols.

Le président de Panama, qui commandait les forces en personne, était à la tête de deux mille quatre cents miliciens, deux cents hommes de cavalerie et quatre régiments d'infanterie. De plus, un grand nombre d'auxiliaires indiens conduisaient un troupeau de deux mille bœufs sauvages, qu'ils devaient pousser dans les rangs des boucaniers pour y semer le désordre.

Les boucaniers virent avec indifférence ce déploiement de force extraordinaire ; mais ils furent quelque peu troublés en apercevant l'ordre régulier, la discipline imposante des régiments de ligne rangés pour les recevoir.

Il était trop tard pour battre en retraite.

Morgan sépara ses forces en trois détachements ; deux cents habiles tireurs formaient l'avant-garde. La petite armée se tenait alors sur le haut d'un mon-

ticule d'où l'on pouvait voir distinctement toutes les troupes espagnoles, la ville et la campagne environnante.

Quand les boucaniers se mirent à descendre, la cavalerie espagnole, au cri de *Viva el Rey!* s'avança immédiatement à leur rencontre; mais le terrain mou et marécageux gêna beaucoup la manœuvre des cavaliers.

L'avant-garde des boucaniers, tous fins tireurs, mit un genou en terre et les reçut chaudement. Une mêlée s'ensuivit et une lutte corps à corps commença.

Morgan lança ses boucaniers entre la cavalerie et l'infanterie espagnoles et réussit à les séparer; les bœufs sauvages, effrayés par le tumulte et le bruit des armes, s'enfuirent à la débandade ou furent tués par les boucaniers.

Après un combat de deux heures, la cavalerie espagnole recula. Un grand nombre ayant été tué, le reste s'était enfui. Ce que voyant, les fantassins firent une dernière décharge, jetèrent leurs mousquets et suivirent l'exemple des cavaliers. Quelques-uns se réfugièrent dans les fourrés voisins; et, bien que les boucaniers eussent abandonné la poursuite, ils prirent un sauvage plaisir à égorger tous ceux qui, par hasard, leur tombaient entre les mains. C'est ainsi que plusieurs prêtres et religieux furent massacrés par l'ordre de Morgan. Un officier espagnol, qui avait été fait prisonnier, donna aux boucaniers des rensei-

gnements précis sur la force de leur ennemi et le plan de défense, ce qui leur permit d'approcher de la ville par le point le moins dangereux.

*
* *

A la suite de cet engagement en rase campagne et de la boucherie qui s'ensuivit, les boucaniers prirent un peu de repos pendant lequel ils s'engagèrent, par des serments réciproques, à ne pas se rendre tant que l'un d'eux serait vivant. Emmenant alors leurs prisonniers, ils s'avancèrent sur les grosses pièces d'artillerie braquées dans les rues et contre les barricades élevées à la hâte pour les repousser.

Dans ce nouvel assaut, les boucaniers eurent beaucoup à souffrir avant de pouvoir engager la lutte corps à corps où ils excellaient. Malgré le feu incessant des Espagnols, les assaillants eurent le dessus, et la ville fut prise, rue par rue, après un combat acharné de trois heures.

Pendant cet assaut, le carnage fut grand des deux côtés. Six cents Espagnols tombèrent ce jour-là; les boucaniers perdirent tout autant d'hommes; mais, pour ceux qui survivaient, une double part de butin compensait amplement la perte de compagnons dont les services étaient désormais inutiles.

Dès que la ville fut entre ses mains, Morgan, appréciant fort justement le caractère des habitants à l'acharnement de la résistance, et connaissant d'ail-

leurs le défaut de ses hommes, défendit prudemment à ces derniers de boire, disant que tout le vin de la ville avait été empoisonné.

Des sentinelles, postées à toutes les issues, gardaient la ville. A ce moment, le feu prit en même temps dans plusieurs quartiers, allumé, d'après les Espagnols, par les pirates, et, d'après ceux-ci, par les habitants. Les maisons, bâties en cèdre, flambaient comme des torches de résine. L'incendie dura près de quatre semaines.

Entre temps les boucaniers, comme autant de démons, ravageaient la ville en flammes, rôdant au milieu des ruines et des cendres, à la recherche des objets précieux.

Tout d'abord, craignant d'être surpris et vaincus par les Espagnols qui étaient encore dix fois plus nombreux qu'eux, les pirates campèrent en dehors de la ville. Morgan avait dû détacher cent cinquante hommes pour annoncer sa victoire à Chagrès.

On retrouva, peu à peu, toutes les richesses que les Espagnols avaient cachées au fond des puits ou des citernes.

On ramena de force dans la ville les malheureux qui s'étaient enfuis dans les bois et la montagne, parmi lesquels beaucoup de femmes qu'on traita d'une manière odieuse. Un certain nombre des prin-

cipaux habitants ayant fui par mer, Morgan envoya un navire à leur poursuite et fit trois captures. Cependant, un galion, sur lequel on avait embarqué toute la vaisselle d'or et d'argent et les joyaux du roi d'Espagne, en même temps que toute la richesse du grand couvent des religieuses de la ville, échappa aux boucaniers. La poursuite avait duré quatre jours, au bout desquels les pirates revinrent à Panama avec une autre prise, valant vingt mille doublons en marchandises.

Dans l'intervalle, sur la côte opposée, les boucaniers écumaient la mer. Ils capturèrent un grand vaisseau espagnol qui, ne sachant pas en quelles mains était tombé le fort, y vint demander protection.

Pendant que les pirates, d'un bout à l'autre de l'isthme, foulaient ainsi les habitants, employant la torture, surtout à l'égard des prêtres dont l'influence était grande, ne tenant aucun compte, ni du sexe, ni de la condition de la victime, Morgan tomba amoureux d'une belle Espagnole, sa prisonnière, qui était la femme d'un des notables commerçants de la ville. Mais la señora, avec dédain et fierté, repoussa toutes les avances de cet homme couvert du sang de ses compatriotes; et le chef des boucaniers, ruffian dans son amour comme dans sa haine, la traita avec une cruauté qui dégoûta même ceux de sa bande en qui restait encore une parcelle de pitié. Pour justifier, auprès des siens, sa conduite en cette circonstance, il fut obligé de calomnier sa belle et vertueuse vic-

time, l'accusant de trahison. Sa trahison consistait en une tentative d'évasion.

* * *

Après un séjour de quatre semaines, Morgan résolut de quitter Panama, où il n'y avait plus rien à prendre. On réunit un grand nombre de bêtes de somme pour transporter le butin sur l'autre versant. On encloua les canons, et le 24 février 1671, on se mit en route pour Chagrès, avec cent soixante quinze mulets chargés d'or et d'objets précieux, et six cents prisonniers dont quelques-uns furent rançonnés, et le reste relâché.

Lorsqu'on procéda à la division du butin, il se trouva que la part de chaque homme s'élevait à 200 doublons, somme ridiculement petite en regard de la richesse de la ville et des risques encourus. Une sourde révolte éclata parmi les boucaniers. On accusa ouvertement Morgan d'avoir distrait la plus grosse partie du butin et de leur avoir laissé le reste.

Morgan, qui connaissait l'humeur farouche de ses compagnons, fit démanteler les remparts de Chagrès, et porter les canons à bord de son navire; puis, accompagné de quelques vaisseaux commandés par des personnes ayant sa confiance, il fit voile, avec ses richesses, vers la Jamaïque, laissant le reste de ses hommes dans le plus grand dénuement. Ceux qui accompagnèrent Morgan étaient tous des Anglais qui avaient été de connivence avec lui dans cette bas-

sesse — le pire des crimes aux yeux des boucaniers. Les pirates français voulaient poursuivre en mer les Anglais, et les Espagnols auraient eu la satisfaction de voir les boucaniers s'égorger entre eux; mais on craignait d'engager, avec des forces aussi affaiblies, une lutte inégale. Les navires abandonnés par Morgan se séparèrent et les équipages allèrent chercher fortune ailleurs.

Dans l'année qui suivit le pillage de Panama, Morgan, grâce à son influence ou à ses richesses, eut assez d'adresse pour obtenir de Charles II le titre de baronnet et se faire nommer, plus tard, député-gouverneur de la Jamaïque.

Mais, dénoncé par quelques-uns de ses anciens compagnons, il est bon d'apprendre que, à l'avènement de Jacques II, le capitaine sir Henry Morgan fut destitué de sa haute fonction de gouverneur et gardé en prison à Londres pendant un certain temps. C'est peu, au prix de pareils crimes; mais combien d'autres gredins sont sortis indemnes de leurs iniquités!

CHAPITRE VII

Le Darien et son exploration par Balboa. — Le ver des navires. — La Dominique. — Premier établissement dans le Darien. — Les mines du Pérou et Las Cases. — Découverte d'une vieille caronade se chargeant par la culasse. — Le capitaine Dampier.

Jusqu'à ces derniers temps, l'isthme du Darien comprenait cette large bande de terre qui réunit l'Amérique du Centre à l'Amérique du Sud. C'est la partie méridionale de l'État de Panama, État qui forme la pointe septentrionale de l'Amérique du Sud. Aujourd'hui ce qu'on appelle le Darien est à quelque distance de Panama, et la partie la plus étroite de l'isthme se trouve entre Colon et Panama.

J'ai déjà dit que Vasco Nuñez de Balboa avait découvert l'océan Pacifique dans la matinée du 26 septembre 1513. Balboa naquit en 1475 à Xérès de los Caballeros, dans la province d'Estramadure, en Espagne. Il était de souche noble, fort bien considérée, mais extrêmement pauvre. Les mêmes conditions semblent prévaloir aujourd-hui, tant en Espagne que

dans ses colonies : plus on est grand seigneur, plus on est décavé.

Il fit son premier voyage en 1500, au mois d'octobre, sous Rodrigo de Bastides, avec lequel il explora la côte ferme, depuis le Vénézuéla actuel jusqu'à l'isthme du Darien, aux environs de Porto-Bello. Balboa, homme fin et de grand bon sens, était un excellent négociant; il fut heureux dans les marchés avec les Indiens pour l'or et les perles.

Quand l'expédition commandée par Bastides fut sur le point de revenir en Espagne, il se trouva que les vaisseaux faisaient eau ; leurs flancs avaient été percés de trous par un ver appelé *broma* à cette époque, et connu aujourd'hui sous le nom de taret — *terredo navalis* — ou *ver des navires.*

Ce mollusque rongeur offre la forme d'un long ver blanchâtre, mou et gélatineux. La partie antérieure de son corps est munie de deux petites valves triangulaires, tranchantes, au moyen desquelles il se fraye un chemin, même dans les bois les plus durs. Ces animaux attaquent tous les bois submergés; en quelques semaines, des madriers de chêne, parfaitement sains, sont souvent perforés, vermoulus de telle sorte qu'ils cèdent au moindre choc. On a vu des navires couler en pleine mer à la suite des voies d'eau déterminées par des trous de taret. Les galeries que percent ces mollusques sont plus ou moins profondes, suivant la grandeur de l'animal et la durée de sa vie; mais, l'orifice en est extrêmement petit. A mesure que

le taret croit il creuse son trou et le tapisse d'un enduit calcaire qui ressemble, en quelque sorte, à un tube long et mince. Autrefois les Espagnols, dont les vaisseaux n'avaient pas de blindage en cuivre, étaient sans cesse menacés par cette peste des mers du Sud. Les vaisseaux de Chistophe Colomb eurent beaucoup à en souffrir.

* * *

Après une traversée difficile et dangeureuse, les bâtiments de Bastides abordèrent à une île appelée La Dominique, ainsi nommée parce qu'elle fut découverte un *dimanche*, en 1493, par Chistophe Colomb. C'est une des Petites Antilles. Devant cette île, leurs vaisseaux, complètement percés par les tarets destructeurs, coulèrent à fond ; mais on sauva la plus grande partie de leurs précieuses cargaisons.

Bobadille, qui était alors gouverneur de l'île, apprit que, sans son autorisation, ces Espagnols se permettaient de trafiquer avec les insulaires. Il ordonna l'arrestation de Bastides et le fit conduire, comme prisonnier, en Espagne. Les vaisseaux de la flotte, qui accompagnaient le bâtiment où il se trouvait, furent tous perdus dans une épouvantable tempête. Son navire seul arriva sain et sauf à Cadix, en septembre 1502, et lui-même fut mis en liberté par ordre du gouvernement. Ce même Bobadille avait ordonné auparavant l'emprisonnement de Colomb dans cette même île. Dans une vieille tour carrée, de style mauresque, on montre encore aujourd'hui le

cachot où le grand navigateur fut enchaîné au sol, comme un criminel.

Balboa resta sur l'île et y tenta la culture. Au bout de quelques années, il perdit tout ce qu'il avait acquis pendant son heureux voyage à la côte ferme, et même s'endetta, ce qui, sous le régime espagnol de cette époque, entraînait une servitude pire que la mort. Il voulut retourner à la grande terre, mais il n'osait le faire, dans la crainte que ses créanciers ne s'opposassent à son départ. Il s'ingénia, toutefois, pour trouver un moyen. Voici le procédé qu'il employa. S'étant caché dans un tonneau, il fit transporter ce tonneau, et son contenu, de sa ferme — à Salvatierra, sur le bord de la mer — sur un navire prêt à faire voile vers l'Amérique du Sud. Quand le navire fut loin en mer, Balboa sortit de son tonneau, à la stupéfaction du capitaine qui se mit dans une violente colère et dit au pauvre passe-volant qu'il le déposerait à terre dans la première île inhabitée qu'il rencontrerait. Mais Balboa raconta son histoire au capitaine qui s'apaisa et lui permit de continuer son voyage avec lui.

Cette partie de l'Amérique du Sud qui longe l'isthme du Darien fut divisée, par le roi Ferdinand, en deux provinces, dont les limites s'étendirent à travers le golfe d'Uraba. La partie orientale, qui va jusqu'au cap de La Véla, reçut le nom de Nouvelle-Andalousie; le gouvernement en fut confié à d'Ojéda.

A cette époque, les Espagnols avaient un important établissement à Carthagène. Sur la côte orientale du golfe d'Uraba, d'Ojéda avait fondé une colonie appelée San-Sébastien ; elle se trouvait dans la Nouvelle-Andalousie. Balboa envoya un mot à ses amis, dans l'île de la Dominique, et décida l'un d'eux, le bachelier Encisco, riche avocat qui y avait fait fortune, à le secourir.

Le bachelier Encisco répondit à son ami Balboa qu'il lui fournirait des fonds pour une expédition. Encisco équipa quelques vaisseaux, et ce fut à bord de l'un d'eux que Balboa se fit transporter dans un tonneau.

La tentative du bachelier Encisco tournait mal. A ce moment, Balboa, réfugié à bord d'un de ses navires, vint le trouver et lui proposa de le conduire dans un endroit qu'il se souvenait avoir visité précédemment, sur la rive ouest du golfe d'Uraba. Il raconta à Encisco que, à l'époque où il faisait son voyage avec Bastides, on découvrit un charmant village indien que les indigènes appelaient Darien. Le pays, très fertile, renfermait, disait-on, des mines d'or.

Cet avis de Balboa, suivi d'effet, amena un établissement dans l'isthme. Encisco le nomma Santa-Maria de la Antigua du Darien. Balboa joua un rôle très important dans l'histoire de cet établissement.

La découverte du Pacifique entraîna la construction

de l'ancienne ville de Panama d'où Pizarre, l'émule de Balboa en découvertes, mit à la voile le 14 novembre 1524, pour aller découvrir le Pérou, une des plus riches contrées de l'univers. Et pendant que Pizarre et Balboa continuaient leurs découvertes, Fernand Cortès faisait de la bonne besogne à Mexico.

Ces récits de richesses nouvelles se répandirent dans toute l'Europe, où ils excitèrent, chez tout le monde, cet *auri sacra fames,* comme dit Virgile, maladie qui a toujours existé et qui ne paraît pas moins aiguë aujourd'hui qu'à cette époque. Nous n'allons pas en expédition, comme Morgan, contre de pauvres créatures humaines avec de la poudre à canon et des coutelas ; nous les dépouillons tranquillement à la Bourse — ou ailleurs — montrant ainsi combien nous sommes civilisés. C'est alors que Paterson mit en avant son fameux projet qui provoqua l'établissement du Darien, dont j'ai parlé plus haut, et qui aboutit, pour les Anglais, à un désastre aussi formidable que celui dont, plus tard, l'histoire de France a gardé le souvenir dans l'affaire de la rue Quincampoix. Une âpre soif de gain enflammait tous les cœurs et semblait égarer toutes les consciences. Quatre millions de livres sterling y furent engloutis, perte si sérieuse à cette époque que la vieille Angleterre aurait fait banqueroute si, pour sauver la situation, on n'avait pas alors édicté une loi spéciale.

A propos de Paterson, et de la colonie du Darien, notons en passant que M. de Lesseps, parmi les nom-

breuses concessions faites à sa compagnie par la Colombie, s'est assuré aussi un formidable lopin de territoire dans ce même Darien. Le Darien est connu par ses forêts, ses serpents venimeux et ses fièvres dangereuses ; son climat est meurtrier ; essayer d'y fonder une colonie avec des blancs, c'est bonnement les vouer à la mort. Mais, le grand Pourvoyeur du « Charnier des Européens » ne se laisse jamais arrêter par d'aussi minces considérations. En fait, certaines parties du Darien ne sont guère mieux qu'un vaste marécage où sévissent les fièvres paludéennes et le hideux vomito négro.

C'est dans le Darien que fut construite la première église des trois Amériques ; elle porte le nom de l'établissement d'Encisco : Santa-Maria de l'Antigua del Darien.

Les mines del Rey, c'est-à-dire du Roi, étaient situées dans le Darien. Régies par des fonctionnaires espagnols, on forçait les Indiens du pays à fournir la somme de travail nécessaire à leur exploitation. La cruauté, la barbarie du traitement auquel on soumettait ces malheureux a duré jusqu'au jour où cet excellent vieillard, Las Cases, évêque de Chiapa, au Mexique, intervint en leur faveur, et finit par leur faire accorder quelques droits. Cet exemplaire dominicain s'est rendu immortel par son zèle infatigable en faveur des malheureux Indiens qu'opprimaient ses compatriotes.

*
* *

Voilà quelques années, des Français, en voyage d'exploration, découvrirent, dans le Darien, quelques canons se chargeant par la culasse ! Ces canons provenaient d'un vieux fort démantelé. Une de ces pièces fut présentée à l'évêque Paul, qui voulut bien me permettre de l'examiner. Elle est en airain et mesure un peu plus de quatre pieds de longueur. Derrière les anneaux de la bouche, dans un carré, se trouve un grand R (Rey=roi) ; la bouche a neuf centimètres de large ; et les tourillons sont bien en arrière de manière à augmenter la force de la culasse, qui s'œuvre derrière eux. Le canon augmente graduellement en épaisseur, à partir de la bouche. Depuis les tourillons jusqu'à l'arrière, l'épaisseur est d'environ cinq centimètres. On n'a pu retrouver la culasse du canon lors de la découverte. L'ouverture dans la culasse a environ dix centimètres de large sur quinze de long ; ses côtés sont creusés pour recevoir la culasse qui devait être maintenue en place par une barre passant à travers les ouvertures latérales de cette partie du canon. C'est une bonne pièce d'artillerie, solidement construite. Les tourillons se trouvent aux trois quarts environ de sa longueur, vers l'arrière. Les points de mire sont faits de la façon habituelle : le premier est placé juste devant le carré dans lequel est la lettre R ; le second s'aligne bien avec le premier. Cette pièce historique est actuellement à Santa-Fé de Bogota où Mgr Paul préside, en qualité d'archevêque, aux intérêts de l'Église catholique de la Colombie.

* * *

A la suite de la destruction de la vieille ville de Panama, le gouverneur se mit en quête d'un nouvel emplacement pour y construire la ville moderne. Celle-ci fut, à son tour, attaquée par les pirates, mais sans résultat. Le capitaine Dampier, un Français plein de valeur, prit part à cette attaque. C'était un homme extraordinaire que ce Dampier, connaissant à fond la navigation et l'astronomie, comme on les comprenait de son temps. Je puis dire que les plans qu'il fit du golfe de Panama étaient les meilleurs qui existassent jusqu'à ces dernières années. Pendant que je demeurais à Panama, on fit d'autres plans du golfe ; ces plans confirment, de point en point, le premier travail de Dampier.

Ce n'était pas un homme altéré de sang et de rapines comme l'était Morgan ; il avait des idées de flibuste, il est vrai, mais de celle permise à tout marin qui fait la course. Voyant un de ses projets échouer, il se joignit à une troupe de corsaires dans une expédition dirigée contre les territoires caraïbes du continent espagnol. La *Gazette officielle* du 18 avril 1703 rapporte que le capitaine Dampier, présenté par Son Altesse Royale le lord Grand-Amiral, eut l'honneur de baiser la main de Sa Majesté — la reine Anne — avant d'entreprendre un nouveau voyage dans les Indes occidentales.

Dampier fut un homme à part. Les navigateurs de tous les pays et les hommes de science sont unanimes à lui accorder un mérite qu'avec difficulté son propre

pays a voulu lui reconnaître. Les qualificatifs abondent sous leur plume : on l'appelle l'éminent, le savant, l'exact, l'incomparable Dampier. Humboldt a rendu hommage à sa très réelle supériorité en plaçant ce marin flibustier au-dessus des hommes de science qui, plus tard, se sont rencontrés avec lui sur le même terrain. Malte-Brun l'appelle « l'érudit », et l'auteur du *Voyage en Australie* s'écrie : — Mais où trouvera-t-on des navigateurs comparables à Dampier? La finesse, l'exactitude et la clarté de ses observations nautiques, de ses descriptions et de ses remarques en général, ont fait regarder ses voyages comme des guides infaillibles et une autorité incontestable dans toutes les expéditions qui se sont formées depuis lui. Son coup d'œil, sa puissance d'observation est aussi remarquable que son exactitude.

Quand et où mourut cet homme sans pareil? Nul ne le sait. Il était écrit qu'il mourrait ignoré dans les luttes et les combats de la vie. Aucune tradition n'est venue révéler l'endroit où il repose.

On lit avec plaisir le récit des aventures de Dampier; on n'éprouve que du mépris et de la haine en lisant celles de ce sinistre et fangeux brigand, à face féroce, qui a nom Morgan.

CHAPITRE VIII

Les baleiniers du golfe de Panama, leurs instruments et la pêche de la baleine. — Les cancrelats. — Les squales; comment on les martyrise. — Les poissons.

Le golfe de Panama est extrêmement poissonneux; on y trouve à peu près toutes les espèces d'Europe, et beaucoup d'autres particulières à ces parages. La baleine se montre sur ses côtes, le plus ordinairement depuis mars jusqu'à la fin de mai.

Cette reine des mers a, dans son vaste empire, deux habitations distinctes : maison d'été, maison d'hiver. Pendant l'hiver, elle se rapproche des pôles; mais, les beaux jours venus, elle gagne les mers tièdes, subit toutes les influences du printemps, s'accouple, devient épouse et mère, et ne regagne son lit de glace qu'à la fin de l'été.

L'automne arrivé, ce n'est plus que dans certaines baies qu'on trouve des mères pleines s'apprêtant à mettre bas, ou des nourrices soignant leurs petits,

Quand l'allaitement, qui ne dure que six ou huit semaines, est fini, les baies elles-mêmes sont abandonnées ; toutes les baleines retournent près des pôles où elles passent l'hiver.

De nombreux baleiniers viennent chaque année dans le golfe jeter l'ancre près des îles de Naos. Ils y relâchent pour décharger leurs prises et s'approvisionner. On expédie ces cargaisons, qui consistent en huile et en os, à travers l'isthme, sur le chemin de fer de Panama, pour les transborder à Colon sur des bâtiments en route pour New-York. Presque tous les navires qui font cette pêche sont des baleiniers venant du cap Cod ou de Nantucket, dans le Massachusetts (États-Unis). Leurs équipages sont composés d'Américains et d'Indiens, indigènes de cette contrée.

Les baleiniers qui relâchent dans la baie sont, pour la plupart, de petits bâtiments jaugeant de 400 à 500 tonneaux. Quelques-uns sont gréés en bricks et très anciens ; j'en ai vu un qui tenait la mer depuis quatre-vingt-dix ans ; il était encore en fort bon état.

C'est un fouillis d'objets appropriés à la pêche que le pont d'un de ces vaisseaux. On y voit un armement complet consistant en harpons, lances, fusils, lignes de pêche, dragues, voiles, mâts, avirons, pagaies, barils de vivres, et que sais-je encore ?

Les principaux instruments sont les suivants : le harpon, composé d'une lame triangulaire à oreilles

fixes, ou d'une lame étroite et allongée à bascule, qui se termine en arrière par une tige en fer doux; cette tige reçoit, dans une forte douille, un manche en bois et est amarrée à la ligne de pêche. La lance, longue tige de fer placée au bout d'un manche encore plus long, se termine par une lame bien tranchante ayant la forme d'une feuille de laurier. Les louchets sont de petites lances carrées, destinées à être jetées sur la caudale de la baleine, pour la faire dévier dans sa marche. Les fusils doivent lancer des projectiles explosibles dont les blessures, toujours graves, peuvent même devenir mortelles, si la poudre est mélangée à des substances toxiques.

Derrière le mât de misaine sont d'énormes chaudières ajustées dans une maçonnerie en briques, pour la fonte des graisses.

Les cétacés ont, en général, entre la peau et les muscles, une couche épaisse de graisse, ou plutôt de lard qui, fondu, fournit au commerce une huile précieuse dans les arts industriels; c'est pour se procurer cette huile et des fanons qu'on fait la pêche de la baleine.

Comme c'est un des animaux les plus timides, on s'approche de lui avec précaution pendant son sommeil. Un pêcheur expérimenté plonge un harpon près d'une nageoire pectorale. S'il a bien visé, le harpon pénètre profondément dans la chair. La baleine, surprise, plonge aussitôt, emportant avec elle le fer du

harpon, auquel est attachée une immense corde qui suit l'animal jusqu'au fond de l'eau. Le harpon entre droit; mais, quand il se produit un effort, la tige pointue et tranchante à son extrémité se plie et reste à angle droit dans la blessure.

Si le mammifère descend à pic au fond de l'eau, on fait tous ses efforts pour arrêter ce mouvement, soit en tirant le plus possible sur la corde, soit en la laissant filer doucement. Parfois, dans cette manœuvre, le bateau est entraîné sous l'eau. Souvent la baleine s'avance en droite ligne, et avec une telle rapidité, qu'il faut se hâter de couper la corde avant qu'elle soit à bout de sa longueur, pour empêcher le bateau de sombrer. La baleine alors s'échappe.

En d'autres moments, l'animal s'amène, c'est-à-dire qu'il s'arrête, roule de côté et d'autre, bat l'eau avec ses énormes nageoires et sa queue, et reparaît à la surface de la mer pour respirer. On se sert aussitôt de la *bomb-lance* pour lui donner le coup de grâce.

La *bomb-lance* est un projectile explosible dont l'invention revient aux Américains. Celle de Greener est aujourd'hui le plus généralement employée. C'est un tube creux, en fonte aigre, terminé en fer de lance. On le remplit de poudre et on le ferme avec un tube plus mince renfermant une mèche destinée à provoquer l'explosion. Ce projectile est lancé par un fusil, lourd sans doute, mais cependant assez maniable.

L'animal est ensuite traîné jusqu'au vaisseau où on le dépèce pour mettre l'huile dans les tonneaux. Souvent, cent quatre-vingts barils d'huile sont amassés en vingt-quatre heures; en quelques semaines, si les baleiniers ont de la chance, une cale vide se trouve remplie et pourvue d'une bonne cargaison.

Ce sont les Basques et les Français qui, les premiers, ont fait la pêche à la baleine dans le golfe de Gascogne, vers la fin du XIVe siècle. En Amérique, cette industrie remonte à 1614, époque à laquelle les habitants se livrèrent à la pêche de cet animal sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre, lors des premières tentatives de colonisation à New-York et dans le Delaware. Le droit de pêche à la baleine fut consenti par charte royale, en 1629, aux propriétaires du Massachusetts, comme étant dans leurs eaux.

Dès l'année 1700, on commença à équiper des vaisseaux au cap Cod et à Nantucket, la patrie de ce genre de pêche. Plusieurs des navires, relâchant dans le golfe de Panama, ont établi leur pêcherie dans la mer du Japon; d'autres vont plus loin, dans les glaces du Nord. Une fois les énormes tonnes d'huile déchargées à Panama, le bâtiment s'approvisionne et repart. Il arrive souvent que, durant leur séjour dans le golfe, les gens à bord gagnent la fièvre jaune. C'est ainsi que j'ai fait connaissance avec les baleiniers.

*
* *

Les baleiniers du golfe fourmillent de cancrelats

d'une grosseur étonnante. Cet orthoptère — *periplaneta americana* — qui, dans les pays tempérés, sous le nom de cafard, est de petite taille, atteint, sous les tropiques, une dimension de quatre à cinq centimètres de long. Armé d'ailes vigoureuses, l'insecte prend son essor et pénètre dans les habitations, la nuit, attiré par la lumière. J'en ai trouvé un tout blanc, que j'ai envoyé, à titre de rareté, au Dr Samuel Lockwood, savant entomologiste.

* * *

Dans la baie de Panama, il y a un poisson dont la présence continuelle est une source de terreur, surtout pour les marins ; je veux parler du requin.

On compte de nombreuses variétés du genre squale dans ces mers. C'est le tigre de l'océan. Les marins affirment qu'il se tient caché sous la coque des navires en marche, attendant qu'un accident survienne ; alors il se montre.

Un des plus singuliers poissons de ces parages, est le squale marteau — *squalus zygæna;* j'en ai vu, à deux reprises différentes, me trouvant à bord de vapeurs dans la baie. Il paraît très vorace et devient aussi grand que le requin. Il a le dos d'une vilaine couleur ardoise ; sa tête forme un angle droit avec son corps, d'où son nom de squale-marteau.

Il y a tant de ces animaux dans le golfe, qu'il est

fort dangereux de s'y livrer au plaisir de la natation. Au mois de mars 1887, un ingénieur, jeune Colombien de mérite, nommé Jules Patterson, attaché comme chef de section à La Boca pour les travaux du Canal, tomba à l'eau dans la baie alors qu'il se trouvait à bord d'une drague. On retrouva son corps, mais tellement défiguré, tellement dépouillé de sa chair, que ce ne fut pas sans difficulté qu'on put le reconnaître.

Les marins, qui sont les ennemis jurés du squale, s'amusent, quand ils en ont pris un, à le martyriser avec un raffinement de cruauté qui rappelle les vieux tortionnaires inoubliés de l'occupation espagnole. Parfois on le crucifie. Pour cela, on le couche le dos contre des planches auxquelles on cloue fortement les nageoires. Puis on lui coupe la queue et on le rejette par dessus bord. Il ne peut ni nager, ni se diriger; il est impuissant, ballotté par les flots, et, finalement, dévoré par ses propres congénères.

Ou bien, dès qu'on a pu enlever de sa gorge le fer barbelé du harpon, on lui exprime les yeux et on le lance de nouveau à la mer. L'animal se met tout de suite à nager, mais, comme il est aveugle, il va à droite, à gauche, se heurte au navire, revient à la surface de l'eau et disparaît. Celui-là ne tarde pas aussi à devenir la pâture des membres de sa famille.

Un autre procédé consiste à chauffer une brique, à l'envelopper de laine et à dissimuler le tout sous un

gros morceau de porc frais qu'on a soin de bien ficeler avant de le jeter à la mer avec d'autres reliets de viande. Le paquet n'a pas touché l'eau qu'il est avalé. Bientôt le monstre commence à ressentir les effets du mets épouvantable qu'il a si goulument ingéré. Alors il se tord, plonge, disparaît, revient, s'élance hors de la mer, replonge à nouveau, se crispe, se débat et, pendant une bonne demi-heure que dure son martyre, exécute une série de mouvements qui révèlent suffisamment l'atrocité de sa souffrance. Puis, l'animal tourne sur lui-même et meurt, en proie à d'horribles convulsions.

* * *

Passons des gros aux petits habitants des mers.

Le souffleur et le marsouin se rencontrent par bandes; la tortue franche, la kahouane et le caret fréquentent le golfe de Panama. On remarque, parmi les crustacés, le cancre, le homard; et, parmi les coquillages, les moules, les burgaux, les huîtres — beaucoup plus petites que celles d'Europe, mais plus délicates — que l'on arrache aux branches des palétuviers où elles s'attachent; le lambis, le casque, la trompette de mer ou buccin. Les rivières sont peuplées à peu près des mêmes poissons que les nôtres.

* * *

Il n'y a dans le Pacifique qu'un seul poisson *vénénifique*, et par conséquent, dangereux. Il a été découvert par le capitaine John M. Dow, de Panama, qu

est connu des hommes de science dans le monde entier. C'est un poisson fouisseur, qui se cache dans le sable et dont les yeux sont à ce point saillants que, le reste du corps dissimulé, il guette encore sa proie.

Un jour que j'examinais la formation de certaines lagunes qui se trouvent le long des côtes guatémaliennes, près de Champérico, mon attention fut distraite par un mouvement régulier qui se produisait à la surface de l'eau. Je m'approchai, et, à mon grand étonnement, je vis que j'avais devant moi l'*anableps Dowii*, un autre petit poisson étrange dont nous devons la découverte au même savant. Ce malacoptérygien possède deux yeux qui en valent bien quatre, puisque la partie supérieure est faite pour qu'il puisse voir dans l'air ambiant comme vous et moi, et que la partie inférieure s'adapte au milieu plus dense des poissons. Glissant à la surface de l'onde, il promène à la fois le rayon visuel de ses deux petites boules noires simultanément en haut et en bas de son aire liquide.

Le capitaine Dow n'a d'ailleurs pas restreint ses recherches à cette branche spéciale des sciences naturelles. Il a découvert dans les montagnes de Costa-Rica la plus belle des orchidées, la *cattelaya Dowiana*. Elle est d'un blanc pur et ne se rencontre que dans une certaine partie de ces montagnes. Une superbe gerbe de ces belles fleurs, qui avait été envoyée à un orchidologiste de Londres, fut vendue pour la somme de 25,000 francs.

CHAPITRE IX

La saison sèche et la saison humide à Panama; météorologie de l'isthme. — Le paludisme. — Causes d'insalubrité générale.

Nous avons vu que la saison pluvieuse dure à peu près du 15 avril au 15 décembre — c'est-à-dire huit mois — sur l'isthme de Panama.

La quantité d'eau qui tombe des nuages est extraordinaire; les météorologistes disent 3 mètres 25. Quand on compare ce chiffre avec les 23 centimètres d'eau pluviale attribués à l'Égypte, où M. de Lesseps a gratté son fossé dans les sables de Suez, on se demande comment les berges dénudées et friables d'un canal interocéanique pourront résister à une telle avalanche, alors même que le Canal serait construit.

Lorsque la pluie vient de bonne heure et d'une manière régulière, cela indique que la saison humide sera relativement salubre; quand les averses sont irrégulières ou tardives, c'est que la saison sera malsaine. Dans l'intervalle des pluies, pendant les jours

chauds, les cas de fièvre jaune ne manquent pas de se déclarer. On a remarqué une sensible diminution dans le nombre des cas chaque fois que les pluies se remettent à tomber; et une recrudescence de la maladie pour les jours de soleil.

Les orages sont fréquents pendant la saison des pluies, et d'une violence extrême. La foudre tombe trois, quatre, cinq fois de suite; les éclairs sont fulgurants. J'ai vu l'atmosphère qui avait une apparence métallique, tant les éclairs étaient proches. L'air, après un orage de ce genre, est saturé par l'excès d'ozone que dégage le fluide électrique.

Quand arrivèrent les employés des bureaux pour le canal de Panama, on les logea provisoirement dans un grand bâtiment qui se trouve près de la vieille *aduana* ou douane, en face de la mer. Parmi ces employés était un jeune homme étourdissant de gaîté, véritable boute-en-train du personnel de la compagnie. Un jour d'orage, la foudre tomba à environ 50 mètres du bâtiment, au moment où notre farceur travaillait à son pupitre, près d'une fenêtre. Le coup de tonnerre qui suivit immédiatement ébranla l'édifice jusque dans ses fondements. Ce jeune homme n'avait jamais eu l'occasion de voir pareil branle-bas. On accourut de toutes parts pour constater les effets de la foudre et on trouva le plaisant qui, affolé par la peur, se traînait à quatre pattes vers la porte. Il avait perdu toute sa verve et eut beaucoup de mal à la retrouver. L'orage passé, il est permis d'en rire; mais j'ai remar-

qué que, si courageux qu'on soit, la plaisanterie s'éteint sur les lèvres pendant une de ces petites manifestations météorologiques.

A la suite de l'orage, quelqu'un qui habitait ce quartier de la ville demanda aux autorités la permission d'établir un paratonnerre sur sa maison. La demande fut transmise à l'alcade et au Conseil municipal qui refusèrent, sous prétexte qu'il serait dangereux de placer un paratonnerre à cet endroit, *parce que celu pourrait attirer la foudre!*

Les orages convertissent les rues en véritables torrents. La pluie, quand elle tombe, est des mieux nourries; les rues sont inondées d'un bord à l'autre; mais elle est de peu de durée. Toutefois, comme les averses sont fréquentes et qu'elles peuvent survenir d'un instant à l'autre, les travaux du dehors, pendant huit mois de l'année, sont toujours plus ou moins arrêtés.

Ces pluies causent de grands dégâts sur l'isthme et notamment à l'entreprise de M. de Lesseps. Chaque averse nouvelle entraîne forcément de grandes quantités de terres meubles et les rejette dans les tranchées du Canal. La compagnie estime — modestement — ces dégâts à 5 p. 100. Un seul orage a comblé une grande tranchée sur le versant où se trouve Colon; les machines mêmes furent ensevelies.

*
* *

La saison sèche commence vers le 15 décembre,

C'est l'époque la plus saine et la plus agréable de l'année. Ne pas oublier toutefois qu'à Panama, pendant la saison salubre, on peut mourir des fièvres paludéennes cinq fois plus vite que de la fièvre jaune pendant la mauvaise saison.

Le ciel devient, à l'époque des sécheresses, d'une pureté, d'une limpidité qui rappelle celui d'Italie; pas un nuage, le jour, n'apparait dans l'azur. La nuit, c'est un clair de lune oriental; les étoiles brillent d'un tel éclat qu'on les peut voir jusqu'à la limite extrême de l'horizon. Ce fait, remarqué par les premiers explorateurs, a été consigné par eux dans de nombreux écrits. La lumière réfléchie par la lune à ce moment de l'année permet de lire facilement un texte ordinaire d'impression.

La première heure du jour est la plus agréable pour les excursions et les parties de chasse. Grâce à l'excessive humidité qui règne dans l'air, les plantes sont vivaces d'un bout de l'année à l'autre; leur verdure, toutefois, est plus éclatante au moment des pluies; mais elles gardent une richesse suffisante de tons et de couleur pour parer délicieusement les forêts et la montagne pendant la belle saison.

On dirait que la nature s'est pourvue de paratonnerres naturels dans les palmiers de cette région. Ces grands, beaux arbres attirent l'électricité, surtout, sans doute, à raison de leur hauteur. Dans certaines localités, où les palmiers abondent, on remarque un

grand nombre de ces plantes dont les pétioles sont dégarnis de leurs limbes. Quand la foudre les frappe, leurs feuilles tombent, et ce qui était un arbre magnifique devient un tronc blanchâtre et difforme.

Dans une contrée pareille, où l'été dure toujours, où la température marque 80 degrés Fahrenheit et où la moyenne de l'humidité est presque aussi élevée, la végétation doit nécessairement être d'une vigueur exceptionnelle. Il y a même des endroits, sur les plateaux supérieurs de l'isthme, où, la nuit, l'humidité atteint jusqu'à 100 degrés, le point de saturation.

D'autre part, la décomposition, lorsqu'elle se met dans ces plantes, est aussi prompte que leur croissance a été rapide. Il en résulte un dégagement de miasmes putrides qui vicient l'air et apportent le germe de fièvres pernicieuses dans les poumons les plus robustes et les plus sains.

On peut dire de toute personne qui a séjourné un certain temps dans l'isthme de Panama qu'elle a le germe du paludisme dans le sang. Certains tempéraments ne contractent pas les fièvres tant qu'ils restent dans le pays ; mais, ils ne sont pas plutôt arrivés dans un climat tempéré, que la maladie se déclare. La face blême et creuse des habitants indique suffisamment la présence du poison dans leur système. Il ne saurait en être autrement.

Un de mes amis, le Dr L. Girerd, récemment encore

chirurgien en chef de la compagnie du Canal, a fait à cet égard une série d'expériences des plus concluantes. Il a examiné, à leur arrivée, le sang d'un certain nombre d'ouvriers destinés aux travaux du Canal ; il a trouvé les globules dans une condition parfaitement normale de formation organique. Au bout d'un mois, il a examiné de nouveau le sang des mêmes individus, et il a pu constater la présence du baccile de la fièvre des marais chez chacun d'eux.

Le Dr L. Girerd est un savant qui s'est fait une spécialité d'étudier les maladies par les instruments dioptriques : son livre intitulé *Paludisme*, publié à Paris en 1884, est une autorité sur la matière. J'ajouterai, à ce propos, que le Dr Girerd a poussé bien loin l'amour de la science : il n'a pas craint de cultiver et de s'inoculer ensuite le poison spécifique de la fièvre jaune, ce qui lui a valu de contracter la maladie, sous une forme atténuée, il est vrai. C'est assez dire la confiance qu'on peut avoir dans les recherches scientifiques d'un tel homme et les renseignements qui en découlent.

Les eaux salées et les eaux fraiches, qui se mêlent à la végétation en décomposition des lagunes et des rivières, surtout sur les côtes battues par une marée semblable à celle du Pacifique, sont une cause qui ajoute à la virulence des fièvres contractées dans le pays.

Les vents aussi ont une influence marquée sur le

développement de la malaria dans l'isthme de Panama. Il arrive souvent que l'état sanitaire se maintient excellent sur l'un des versants, alors que, sur l'autre, la fièvre jaune sévit avec intensité. Les indigènes, à Panama, considèrent le vent du sud comme très malsain. La compagnie du Canal a fait construire, en dehors de la zone proprement dite des fièvres pernicieuses, des maisons où ses ouvriers sont, dit-elle, à l'abri de la maladie. Mais où commence et où finit la zone de ces fièvres? Voilà, il me semble, ce qu'il faudrait avant tout établir. A vrai dire, nul ne le sait.

Panama.
naintient
r l'autre,
igènes, à
rès mal-
ruire, en
s perni-
it-elle, à
ù finit la
qu'il fau-
sait.

CHAPITRE X

Les cimetières de Panamá; germes d'infection; la mortalité. — Les bovédas, ou caveaux provisoires; expulsion des morts. — Maladies endémiques. — La crémation.

Il n'y a pas, à proprement parler, de tableaux statistiques sur la vie à Panama. Aucun relevé digne d'attention ne se fait sur l'isthme. On publie, il est vrai, un extrait des inscriptions faites pour les naissances ; elles démontrent simplement que 60 à 70 0/0 des enfants sont illégitimes.

Quant aux enterrements, il est fort difficile d'obtenir des états corrects, la majeure partie ayant lieu, tantôt dans les cimetières colombiens, tantôt dans les cimetières dépendant de l'église.

Il y a un luxe de cimetières à Panama qui se justifie par le nombre extraordinaire des hôpitaux. On en compte quatre ; celui des Colombiens, qui est triste et lugubre ; celui des étrangers, où l'on enterre protestants et catholiques ; celui des juifs, fort nombreux

sur l'isthme, entouré de murs et soigné ; et celui des Chinois, derrière le cimetière des Colombiens, sur la route qui mène à La Boca. Le mieux entretenu de tous est, sans contredit, celui des étrangers, où l'on a pro-

CIMETIÈRE, FOSSES BÉANTES

digué les fleurs, les arbres, les allées ombreuses, les croix, les tombes, et qui ressemble plutôt à un jardin qu'à un champ de repos.

* * *

Les cérémonies qui accompagnent l'inauguration

d'un nouveau cimetière ont, sur l'isthme, un caractère à part. J'ai vu ouvrir deux de ces endroits : le cimetière chinois et un des cimetières colombiens.

Lorqu'on inaugura le cimetière chinois, les notabilités de l'empire du Milieu résidant à Panama invitèrent les fonctionnaires du gouvernement et plus d'un citoyen à honorer la cérémonie de sa présence. Ayant reçu moi-même une invitation, je m'empressai d'y aller. Le temps était superbe ce jour-là ; on avait fait beaucoup d'apprêts, et le tam-tam mêlait sa note métallique et sonore aux formes prescrites en pareille occasion. On voyait, entre autres friandises, un beau porc rôti, religieusement exposé.

La cérémonie terminée, les invités furent reconduits à la ville, où un festin magnifique les attendait. Cette façon d'inaugurer un cimetière n'était pas sans attraits. A table, entre deux plats, on servait le champagne et d'autres vins de France. On apporta le fameux porc rôti que j'avais vu au cimetière. Je regardai de travers ce plat qui, toutefois, me parut positivement ragoûtant. C'est une coutume pieuse chez les enfants du Céleste Empire d'exposer ainsi, au champ de repos, quelque mets délicat, dans le but d'apaiser, si le cœur leur en dit, l'appétit toujours famélique des divinités chinoises. Si, au bout de vingt-quatre heures, celles-ci ne songent point à profiter de l'occasion qui leur est gratuitement offerte, tant pis pour elles ; la responsabilité des vivants est à couvert, et, ce qui avait été mis là pour leur délectation particulière, devient

alors légitimement la part de tout Chinois qui veut bien s'en régaler. Ainsi, les Chinois présents à la fête, se dédommagèrent de leur journée perdue en savourant à belles dents la chair succulente de cet animal dédaigné des dieux.

* * *

Le nouveau cimetière colombien fut inauguré en grande pompe. Je pensais que la cérémonie se bornerait à une simple consécration du terrain. En ceci, je me trompais. Mes idées ont été plus d'une fois bouleversées par les hasards du voyage. J'apprenais combien peu je savais au prix de ce que j'ignorais.

L'inauguration eut lieu en juillet 1884. La cérémonie, à cette occasion, laisse loin derrière elle la cérémonie chinoise. Après la consécration du terrain, la troupe vint faire parade sur les lieux. La musique militaire joua ses airs les plus entraînants ; on prononça des discours sans fin. Pour un *gringo*, comme moi, c'était une vraie partie de plaisir. Tous les hauts fonctionnaires du gouvernement, les consuls, les officiers de l'état-major, les notabilités du commerce et de l'industrie, animaient la solennité de leur présence. La ville avait l'aspect d'un jour de fête. L'enthousiasme manifesté par la population, à cette inauguration d'un cimetière, m'étonna. A l'éloquence des orateurs, on eût pu croire que chacun d'eux briguait l'honneur d'y être enterré le premier,

Ce cimetière, vierge de tout corps en juillet 1884,

lors de son inauguration, avait englouti 3,884 cadavres avant le 12 avril 1886, c'est-à-dire vingt-deux mois après. Quelques centaines de *bovadas,* ou niches en pierre, étaient combles. Les enterrements avaient même débordé le cimetière, car un grand terrain vague, qui se trouve à l'arrière, comptait déjà plusieurs douzaines de fosses. Ce nouveau terrain avait été inauguré avec un peu moins d'enthousiasme, sans discours, sans corps consulaire et sans fanfare. On peut juger par ces données de l'effrayante mortalité qui règne sur l'isthme.

L'ancien cimetière, petit enclos n'ayant pas un arpent d'étendue, avait été si souvent tourné et retourné, qu'on dut en inaugurer un nouveau. On y enterrait les gens de la classe pauvre, ainsi que les cadavres provenant de l'hôpital civil et militaire et les hôpitaux du Canal. Chaque année, pour faire place aux nouveaux cercueils, qui s'empilaient sur ce qui restait des anciens, on bouleversait à la pelle tout ce qui s'y trouvait : femurs, crânes, tibias, débris de cercueils, fragments de vêtements, serpillières, linceuls. L'atmosphère d'alentour, chargée de germes dégagés par ces remaniements continuels, portait au loin la maladie et la mort.

* * *

Il serait temps de mettre un terme à cet état de choses. L'isthme, qui rivalise par son insalubrité avec la côte léthifère de l'Afrique occidentale, est déjà suffisamment malsain sans que le gouverne-

ment fédéral ajoute au climat pestilentiel des éléments inutiles de maladies.

L'isthme n'est pas seulement la patrie des Panamaniens, il est également le séjour des étrangers, qui apportent dans le pays les capitaux nécessaires au développement de ses ressources naturelles; il est, en outre, une des grandes voies de communication pour le commerce du monde entier.

Si les habitants de l'isthme tiennent à se suicider, libre à eux de le faire ; mais ils n'ont pas le droit de propager au dehors, et par toute la terre, les germes de la fièvre jaune, de la petite vérole et d'autres affections analogues. Il y a là une question sanitaire internationale qui intéresse, au premier chef, les quatre parties du globe et que les Colombiens, ou leurs dirigeants, n'esquiveront pas éternellement.

* * *

Mais je n'ai pas encore parlé du cimetière, proprement dit, de Panama. Il se trouve sur la grande route de Chorillo, et est enfermé dans des murailles grises d'une assez grande épaisseur. Une large porte voûtée donne accès à un vaste emplacement muré, formant quadrangle, dont les quatre côtés ont trois étages superposés de trous, béants ou clos, où l'on scelle les bières. Ce sont là les *bovedas*, sortes de caveaux provisoires, où, moyennant une somme d'argent payée au concessionnaire du cimetière, les gens de la classe aisée peuvent faire placer leurs morts.

Chacune de ces ouvertures est assez large pour recevoir le cercueil d'un adulte. Le tout est badigeonné à la chaux et soutenu par un gros mur.

Quand la bière est en place, on bouche l'orifice,

FEMME INDIGÈNE EN POLLÉRA
A L'ARRIÈRE, CAVEAUX PROVISOIRES, CIMETIÈRE COLOMBIEN

soit avec des briques, soit avec une dalle en marbre portant une inscription. La location est consentie pour dix-huit mois. Si, au bout de ce temps, la famille néglige de renouveler la location, on retire le cercueil de sa niche et, sans plus de façon, on le jette

avec son contenu à l'arrière du cimetière. Le concessionnaire a des ouvriers sans cesse sur les lieux pour procéder à ces évictions sommaires. En Irlande, on n'évince que les vivants; ici, on évince les morts.

Il faut, ou renouveler la location, ou prendre une concession à perpétuité. Dans ce dernier cas, on a le droit de laisser le mort où il est ou de le faire enterrer ailleurs. L'enceinte même du cimetière contient ainsi plusieurs monuments élevés par la piété des familles. On a souvent l'habitude à l'expiration des dix-huit mois, de recueillir les grands ossements et le crâne, et de les enterrer sous le sol d'une église, ou dans un petit lot de terrain qu'on achète exprès pour y élever une tombe.

Vers l'automne de 1882, je fis connaissance avec un journaliste américain, correspondant du *Brooklyn Eagle*, homme expérimenté, ayant beaucoup voyagé et avide de choses nouvelles. Je promis un jour de lui faire voir une chose sans exemple au monde et je l'emmenai à l'arrière du cimetière, où soixante-dix cercueils, défoncés pour la plupart, vomissaient l'horreur de leur contenu. Cela gisait pêle-mêle, va-comme-je-te-pousse, au milieu des bières brisées, des crânes, des ossements. Je lui montrai, entre autres choses passablement lugubres, la dépouille d'une femme qui avait une chevelure magnifique. Mais mon confrère des gazettes se dérobait à la vue de ce charnier; il n'avait plus qu'une idée : vider la place, et

au plus vite, bien qu'il n'eût jamais, dans sa carrière de journaliste, rencontré de spectacle aussi hideux.

Cette funeste habitude de laisser les morts sans sépulture est une cause permanente d'infection pour la population du pays. De concert avec M. John Stiven, j'engageai une campagne contre cette coutume barbare dans les colonnes du *Star and Herald* et de *La Estrella*, deux des organes les plus attitrés de Panama. C'est à la suite de notre énergique protestation dans ces feuilles que les autorités inaugurèrent le nouveau cimetière, si vite comblé, dont j'ai parlé ; mais, soit indifférence, soit incurie, on continue, comme par le passé, à évincer de leurs *bovedas* les locataires défunts et à moitié décomposés qui n'ont pas payé leur loyer.

On ne voit pareille chose ni dans le cimetière des étrangers, ni dans celui des Chinois. Là, comme partout ailleurs dans le monde civilisé, on enfouit sous terre les corps qui ne doivent pas être expédiés à distance. Une clause spéciale de la loi qui régit les enterrements en Colombie veut qu'aucun corps ne soit exhumé avant vingt-quatre mois. Mais le concessionnaire paraît être au-dessus de la loi : il exhume quand cela lui plaît. Quand cela ne lui plaît pas, il s'appuie sur le texte de la loi et n'en veut pas démordre. Je me rappelle plusieurs cas où de familles désireuses de faire transporter à New-York ou à San-Francisco la dépouille de leurs parents enterrés sur l'isthme, ont dut attendre l'expiration

du délai prescrit avant de pouvoir obtenir l'ordre d'exhumation.

* * *

Mais revenons un instant au nouveau cimetière, si joyeusement ouvert en 1884 et si rapidement comblé vingt-deux mois après.

On avait eu lieu d'espérer que la vieille pratique de retourner à la pelle les terres du champ de repos cesserait désormais. Erreur. Il y avait un concessionnaire — le signor Nicanor Obarrio — qui tenait sa concession directement des mains du gouvernement. Or, c'est ce concessionnaire qui a fait construire le cimetière et qui en est le maître. J'ai dit qu'en vingt-deux mois — de 1884 à 1886 — ce vaste terrain avait été comblé. Me trouvant à Panama, en mars 1888, je retournai au cimetière pour voir où en étaient les choses. Sur chaque fosse se dresse une croix de bois, peinte en noir. A la pointe de la croix, on inscrit l'année et, sur le bras transversal, le numéro de la fosse.

Jugez de ma surprise quand je m'aperçus que l'inscription se rapportant à l'année portait une double date. Cela voulait dire que deux morts figuraient sous le même numéro. Prenons, par exemple, le numéro 3,640; à la tête de la croix se trouvait l'ancienne date : 1886, sur un bandeau; en bas, on lisait une nouvelle date : 1888. En d'autres termes, on avait fait place nette de la première fournée de personnes

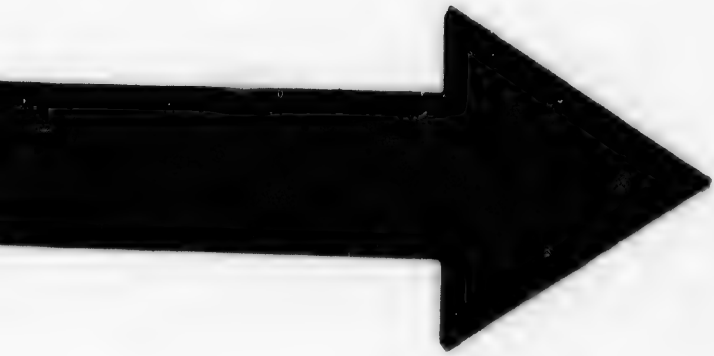
inhumées, et une seconde fournée avait usurpé leurs fosses.

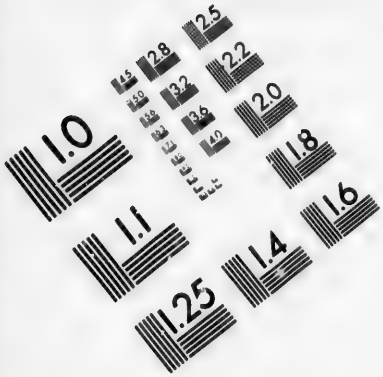
En fouillant ces fosses, les terrassiers avaient déterré plus d'un cercueil encore en assez bon état po

LA CONCESSION DU SIGNOR OBARRIO
CULTURE ALTERNE ET INTENSIVE

servir à nouveau. On dressa ces cercueils d'occasion contre le mur, au fond du cimetière, bien en vue, dans l'espoir de trouver des acquéreurs.

Je l'ai déjà dit, ce cimetière reçoit presque tous les





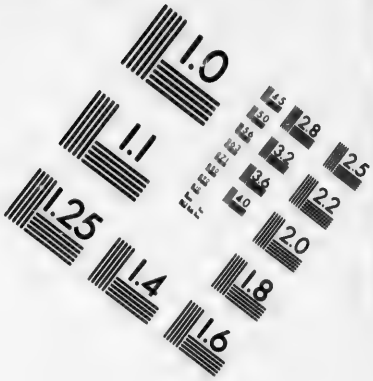
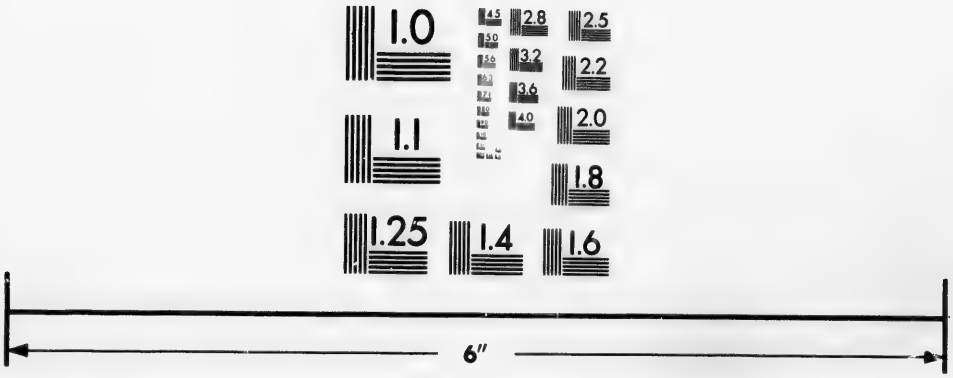
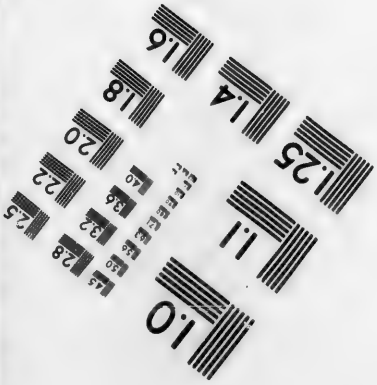
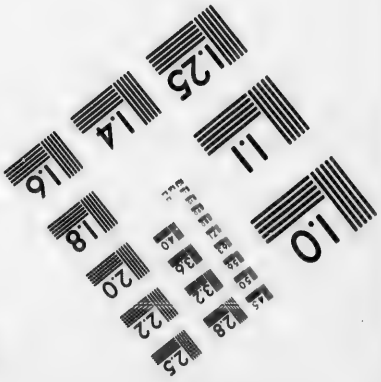


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)







Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
2.5
3.2
3.6
2.2
2.0
1.8
1.1
1.0

corps provenant des hôpitaux du Canal, et nous savons que la plupart des décès qui ont lieu dans ces établissements résultent de la fièvre jaune. Or, comme le germe de la fièvre jaune se développe à

CERCUEILS D'OCCASION, A VENDRE !

une température de 72 degrés, et que la température moyenne, sur l'isthme, est de 80 degrés Fahrenheit, on peut dire que les germes de cette affreuse maladie n'y meurent jamais.

On a vainement essayé d'enrayer ces agissements

déplorables. Les plus éminents praticiens anglais, entre autres le Dr George E. Gascoigne et le Dr Benjamin Stamers, ont énergiquement protesté par la voie des journaux.

Il est notoire que les énormes ballots de marchandises qui traversent l'isthme chaque jour transportent au loin l'infection. La côte occidentale du Mexique est redevable à l'isthme de Panama de la présence endémique de la fièvre jaune dans ce pays. On sait également que c'est par l'isthme que cette maladie se répand partout sur les côtes de l'Amérique du Centre et du Sud, où elle s'est établie à demeure dans plusieurs ports. Toutes les protestations sont restées lettre morte. Il est évident que le gouvernement fédéral de la Colombie ne peut — ou ne veut — rien faire.

Quel parti prendre devant une semblable impéritie?

Il n'y a qu'un moyen d'arriver à la solution du problème : exercer une pression internationale. Quand une petite puissance en Europe a des velléités belliqueuses, ses puissants voisins lui disent : Halte-là! et tout rentre dans l'ordre. Il est temps de mettre le holà du côté de Panama, petit pays qui dépend uniquement des autres puissances pour son commerce, qui n'est rien et ne fait rien par lui-même, si ce n'est infecter les autres.

A l'appui de tout ce qui vient d'être rapporté, qu'il me soit permis de citer une lettre du Dr Daniel

Quijano Wallace, président de la commission sanitaire de l'État de Panama. Vu la condition insalubre, quelquefois contestée de l'isthme, je ne crois pas qu'on puisse trouver de meilleure autorité. C'est un fils de la Colombie qui parle. Après avoir déploré l'organisation défectueuse du service sanitaire à Panama, M. Wallace dit :

« Il est triste d'avouer que, sur les trente-trois puissances représentées à la conférence de Washington, la Colombie était la seule nation qui n'avait pas de service sanitaire bien organisé, qui n'enregistrait pas officiellement et ne publiait pas les maladies régnantes, le chiffre des décès et les renseignements relatifs à la santé publique. »

Et il ajoute :

« Je fais savoir que l'état sanitaire actuel, dans les ports de Panama et de Colon, est, en général, bon ; il n'y règne, en ce moment, aucune maladie épidémique ; mais il est notoire que la petite vérole, la fièvre jaune et la fièvre paludéenne, dans leurs variétés et leurs formes infinies, n'abandonnent jamais ces régions intertropicales, où elles sont véritablement à l'état endémique. »

Cette lettre, datée de Panama le 13 octobre 1882, est adressée au Dr Joseph Jones, alors président de la commission sanitaire de la Louisiane, et se trouve publiée tout au long dans le rapport de cette commission pour les années 1882-1883.

En septembre 1884, la Compagnie universelle du Canal interocéanique a enterré 654 de ses employés et ouvriers.

*
* *

Un jour viendra sans doute où l'usage de la crémation sera adopté sur l'isthme. La destruction du corps par le feu est un moyen de consommation plus rapide, moins hideux à évoquer et à considérer que le ver épouvantable. C'est aussi un procédé plus salubre et moins encombrant que l'inhumation.

Les promoteurs de la crémation furent des savants préoccupés avant tout d'hygiène publique, de production agricole et d'économie politique. Parmi eux, le professeur Moleschott brille au premier rang.

Placé au même point de vue, un célèbre savant anglais, sir Henry Thompson, a développé avec vigueur et clarté ses arguments à l'appui de la crémation, dont les partisans mêmes de la réforme funéraire sont loin, en général, d'apprécier l'importance.

« Les découvertes modernes, dit-il, tendent à démontrer que les maladies infectieuses, et surtout celles dénommées zymotiques, sont dues à de petits organismes qu'on appelle microbes ou bactéries. Ces organismes ont une puissance de vitalité capable de résister à de nombreuses influences destructives dans la vie ordinaire, et même de défier, dans des circonstances favorables, la force toute-puissante du temps.

« Il a été prouvé que ces organismes, loin d'être rendus inoffensifs par l'inhumation d'un corps dont ils ont eux-mêmes détruit la vie, prennent un essor nouveau dans les produits de la décomposition ; qu'ils peuvent, à un moment donné, revenir à la surface et reprendre leur course dévastatrice, lorsque le sol vient à être remué, soit par les vers, soit par toute autre cause.

« Tel est surtout le cas dans la fièvre splénique, dont les germes affectent jusqu'à l'herbe qui pousse sur les cadavres des bestiaux morts de cette maladie et qui communique la contagion aux bêtes vivantes lorsqu'elles broutent cette herbe délétère. La malaria, et surtout la fièvre paludéenne, si fatale dans les marais pontins, proviennent, à n'en plus douter, de la bactérie qui persiste dans le sol même. »

Les hommes de science, qui se sont fait une spécialité des maladies infectieuses, sont presque unanimes à déclarer que la scarlatine, la fièvre typhoïde, la petite vérole, la diphthérie, le choléra et autres maladies du même genre, peuvent se communiquer par les restes en décomposition de personnes qui sont mortes de ces maladies et ont été enterrées de la façon ordinaire.

La crémation peut seule porter remède à cet état de choses et nous débarrasser de ces germes contagieux qui font tant de victimes.

Les objections qu'on peut faire à l'incinération des corps sont dérisoires.

Il est évident que le mode nouveau ne touche en rien aux doctrines de l'immortalité de l'âme. Pour ceux qui admettent la résurrection, peu importe que le corps ait été détruit par le feu ou, en quelques années, par la terre, puisque, en fin de compte, il est toujours détruit. L'âme immortelle s'échappe des corps à l'instant où la vie s'éteint; elle n'attend, pour déloger de sa prison, ni la mise en bière, ni la mise au four; par conséquent, la croyance à une vie future n'est pas plus entamée par la crémation que par l'inhumation.

Le culte des morts, qui remonte à l'origine des sociétés, s'exerça longtemps par le feu. L'antiquité grecque fit du bûcher le lit de gloire des héros. Les peuples du Nord l'adoptèrent. Wodin se trouve d'accord avec Bouddha pour prescrire la destruction du cadavre impur par le feu purifiant. Les historiens nous apprennent que, dans le Mexique, avant la conquête espagnole, l'usage de la crémation mortuaire était un privilège réservé seulement aux personnages de distinction. Le corps, habillé suivant la divinité qui lui servait de patron, était d'abord jonché de morceaux de papier couverts d'hiéroglyphes et servant de talismans protecteurs. Après l'incinération, les cendres, recueillies dans un vase, étaient conservées dans la maison du défunt ou ensevelies soit en rase campagne, soit dans des édifices consacrés. Les restes des rois et

des grands personnages étaient, d'ordinaire, déposés dans les cours des temples.

Les festins abominables du ver ne manqueront pas d'être un sujet de stupéfaction pour nos descendants. Ils ne comprendront point comment nous avons pu tolérer si longtemps le maintien au milieu de nous de laboratoires immondes où l'être humain était soumis au procédé lent de la putréfaction. Car les cimetières ne sont pas autre chose que des ateliers de décomposition où l'opération de la désagrégation des éléments qui constituent notre corps dure parfois des années, au risque de répandre la maladie et la mort parmi les habitants. Ne suffit-il pas de regarder une fois au fond d'une fosse pour aussitôt chercher un moyen moins horrible de faire disparaître ce qui, ayant vécu, ne peut demeurer parmi les vivants ?

La crémation a donc déjà cet avantage de donner au pauvre — qui redoute le douloureux éparpillement par la bêche barbare du fossoyeur, la profanation des restes qui lui sont chers par d'impitoyables concessionnaires et dont il n'a pu payer le loyer dans les coûteux bovedas de la grande nécropole — la faculté de conserver les cendres des êtres qui furent aimés ; et de constituer un mode salubre et nullement répugnant de destruction des cadavres.

Mais il y a l'Église. Il y a lutte entre les partisans éclairés de la nouvelle méthode de destruction des restes humains et les esclaves du préjugé, tenaces

pourvoyeurs du sinistre ver, ogre des générations. L'Église catholique, apostolique, romaine et tout ce que l'on voudra, si ce n'est chrétienne, est hostile aux réformes. Conservatrice acharnée d'un passé qui fut si brillant pour elle, toujours elle accueille avec méfiance les nouveaux usages, et lorsqu'elle les sanctionne, ce n'est qu'à regret. Il est à remarquer que le Christ, ce communard doux et pacifique, témoignait d'une indifférence suprême contre cette défroque charogneuse que nous dépouillons avec la vie. « Laissez les morts enterrer leurs morts », disait-il. C'est-à-dire, occupez-vous des vivants.

Et la question qui s'impose impérieusement, bien plus aujourd'hui que dans son temps, puisqu'on incinérait encore à son époque, est celle surtout de garantir les vivants contre les atteintes infectieuses qui résultent des enterrements tels que nous les pratiquons. Que les grandes agglomérations de cadavres constituent de réels dangers pour la santé publique, cela n'est plus à démontrer. En période d'épidémie, surtout sous les tropiques, lorsque l'accroissement du nombre des décès oblige aux inhumations hâtives et imparfaites, où même les cadavres, comme à Panama, ne sont pas enterrés du tout, chaque nécropole devient un foyer d'infection. Il n'y a pas, je crois, à insister en ce qui touche l'hygiène.

Quant à l'Église, qui met à l'index les appareils crématoires et défend d'incinérer les corps, elle a pourtant beaucoup pratiqué la crémation autrefois. Saint

Dominique a fondé même un ordre redoutable dans ce but : il les brûlait vivants, voilà tout. La très sainte Inquisition, en jetant dans les flammes les hérétiques et les juifs qu'elle avait condamnés, n'a jamais mis en doute que ces mécréants, préalablement baptisés, confessés et absous pour la plupart, ne dussent se retrouver dans la vallée de Josaphat pourvus de tous leurs membres, bien que le bourreau, le supplice terminé et le bûcher éteint, eût secoué aux quatre vents le san-bénito d'amiante contenant leurs cendres impures.

La crémation n'a donc rien qui puisse choquer la foi. Reste une objection, à savoir, que l'incinération des corps permettrait quelquefois de faire disparaître rapidement les traces d'un crime. Encore n'a-t-elle, cette objection — qui paraît sérieuse au premier abord — qu'une faible valeur quand on peut répondre que tous les décès sont soumis à une vérification attentive, qui peut être rendue plus rigoureuse encore et que, dans les cas suspects, le permis de crémation devrait être refusé.

*
* *

Il est indigne d'une nation civilisée que la fièvre jaune puisse aujourd'hui pénétrer sur son territoire. On peut aussi facilement arrêter la marche de cette maladie que l'irruption de la petite vérole. Pour cela, il n'y a qu'à faire l'application à la frontière d'une quarantaine basée sur les principes scientifiques expo-

sés par le Dr Joseph Holt, président de la commission sanitaire de la Louisiane.

J'ajouterai que j'ai une foi entière dans l'inoculation, comme préservatif de la fièvre jaune.

CHAPITRE XI

Mouvement maritime de Colon-Aspinwall et de Panama; lignes de vapeurs desservant ces ports. — Exportations de la Colombie, notamment avec la France.

L'importance commerciale d'un pays se résume d'une manière assez exacte pour le mouvement maritime qui s'effectue dans ses ports.

Nous avons vu que l'isthme a deux ports de mer : Colon, sur la côte baignée par l'Atlantique, et Panama, sur le littoral du Pacifique.

Colon compte sept grandes lignes de paquebots à vapeur : la *Royal Mail Steam Packet Company*, la *Compagnie française transatlantique*, la *Pacific Mail Steamship Company*, la *Compagnie hambourgeoise-américaine*, l'*Atlas Steamship Company*, la *Harrison Line*, et la *West India and Pacific Steamship Company*. Outre ces lignes importantes dont le service se fait à des dates fixes, il y a un grand nombre de vaisseaux irréguliers qui relâchent à Colon et beaucoup de voiliers.

A Panama, sur l'autre versant de l'isthme, il y a, comme lignes régulières de paquebots à vapeur : le *Pacific Steam Navigation Company*, la *Pacific Mail Steamship Company*, et une nouvelle compagnie qui vient d'inaugurer un service régulier entre Panama, l'Équateur, le Pérou et Valparaiso, dans l'Amérique du sud.

*
* *

Revenons à Colon et examinons un peu ce que fait chacune des grandes compagnies qui visitent ce port de l'Atlantique.

Les lignes de paquebots à vapeur de la *Royal Mail Steam Packet Company* réunissent l'isthme de Panama avec les ports de la Colombie, du Vénézuela, des Antilles et Southampton. Une autre ligne de la même compagnie prend son point de départ à Southampton et, passant par les îles du Cap-Vert, dessert Pernambuco, Bahia, Rio-de-Janeiro et Montévidéo. Cette compagnie anglaise a aussi des transports qui font le service entre les différents ports des Antilles et Greytown, dans le Nicaragua, ainsi que des bateaux intercoloniaux dans les Indes occidentales.

Puis, comme importance, vient la *Compagnie française transatlantique*, dont les navires, partant de Saint-Nazaire, du Havre et de Marseille, en France, ainsi que de Santander, en Espagne, font escale dans les îles françaises des Antilles et viennent aborder l'isthme. Cette compagnie possède également un grand nombre de transports qui font un gros trafic.

Vient ensuite la *Compagnie hambourgeoise-américaine* dont le trafic dans les Antilles, d'insignifiant qu'il était au début, est devenu très important. Grâce à l'extrême régularité de son service, qui pourtant ne lui coûte pas cher, cette compagnie fait une concurrence formidable aux autres lignes. Elle occupe aujourd'hui jusqu'à soixante-dix bâtiments, tous solidement construits.

La *West India and Pacific Steamship Company* et la *Harrison Line* ne font, pour ainsi dire, qu'une seule et même compagnie ; leurs navires vont alternativement de Liverpool au Vénézuela, en Colombie et à l'isthme de Panama ; et, de là, par plusieurs ports de l'Amérique centrale et du Mexique, à la Nouvelle-Orléans, où ils prennent, pour rentrer, des cargaisons de coton. Le trajet de New-York à Colon est direct par les paquebots de ces compagnies.

L'*Atlas Steamship Company*, société anglaise, envoie ses navires de New-York à travers les Indes occidentales, vers les côtes de la Colombie et à Colon ; elle fait aussi un gros trafic intercolonial. Au retour, elle s'arrête dans les ports de l'Amérique centrale, à la Jamaïque et à Haïti, si j'ai bonne mémoire.

*
* *

Passons sur l'autre versant et arrêtons un instant notre attention sur les paquebots à Panama.

Il y a, tout d'abord, la *Pacific Mail Steamship Company*, avec ses lignes directes pour San-Francisco. Cette compagnie a une ligne qui va de San-Francisco en Chine et au Japon. Elle a, pour ainsi dire, le monopole du trafic dans l'Amérique centrale et au Mexique. Elle faisait encore, il y a quatre ans, le transport du café. Ce transport se payait à raison de six livres sterling la tonne pour tout le voyage de l'Amérique centrale jusqu'en Europe. Sur ce prix, la compagnie du chemin de fer de Panama prélevait juste la moitié pour faire 71 kilomètres seulement.

Il y a quatre ans, les bateaux à vapeur de la ligne *Kosmos* furent expédiés de Hambourg avec des cargaisons pour les ports du Chili, du Pérou et de l'Amérique centrale. Ils y prirent pour revenir des cargaisons de café, à raison de quatre livres et dix shillings la tonne. Aujourd'hui, grâce à cette réduction dans le prix, la ligne *Kosmos* transporte au moins la moitié de la récolte annuelle, et on peut prévoir l'époque où elle aura le monopole exclusif de ces chargements. On fit, tout d'abord, peu attention à cette concurrence du *Kosmos* ; elle est devenue formidable. Le café, soigneusement arrimé, passe par les détroits de Magellan, évitant ainsi les transbordements coûteux de l'isthme de Panama. Les Allemands établissent le service de leurs lignes à meilleur compte que les lignes anglaises, et celles-ci coûtent moins cher que les lignes américaines. Comme la récolte du café dans l'Amérique centrale est estimée à plus d'un million de sacs, ce chargement direct constitue un fret consi-

dérable, qui affecte sérieusement les recettes du chemin de fer de Panama.

Les voiliers relâchent fréquemment dans le golfe et le port de Panama, mais leurs chargements sont, pour la plupart, des objets de consommation locale. De grandes quantités d'huile et de barbes de baleine traversent l'isthme, venant des baleinières.

*
* *

La Colombie exporte des quantités considérables d'acajou, de fustok, de cèdre, de bois de teinture, de salsepareille et autres plantes médicinales. Ses mines renferment de l'or, de l'argent, un peu de platine, du cuivre, du fer, de l'étain et, en petite quantité, des pierres précieuses dont quelques-unes d'un grand prix. Son tabac est excellent. Elle exporte également du cacao, un peu d'indigo, une quantité d'ivoire végétal et beaucoup de bananes. Ses principaux articles d'exportation sont : le quinquina, le tabac, le baume de Tolu, les peaux, le caoutchouc et les métaux précieux. Naturellement, cette nomenclature ne comporte pas les exportations du Mexique et de l'Amérique du centre et du sud, sur le Pacifique, qui traversent l'isthme de Panama.

M. Auguste Strunz, consul d'Autriche à Barranquilla, publie chaque année une feuille donnant les exportations de cette partie de la Colombie vers l'Atlantique. J'y trouve que, pour 1887, la valeur totale annuelle de la production et du trésor par la voie de

la rivière Magdaléna jusqu'à Barranquilla est de 7,744,185 dollars.

La France figure pour 912,838 dollars de ces exportations, savoir :

Le Havre a reçu 6 colis de baume, 1 de peaux d'oiseaux, 3 ballots de cigares, 12 de cacao, 5,535 de café, 247 balles de coton, 2,104 de graines de coton, 314 de peaux de chèvres, 2,376 de peaux diverses, 72 colis de minéraux, 3 de plantes, 171 de caoutchouc, 24 ballots divers et 11,053 bûches de fustok. Nombre des colis : 21,921, pour un poids de 927,260 kilogrammes. Valeur totale de la production : 157,216 dollars.

Paris a reçu 52 ballots de baume, 1 de quinquina, 11 de peaux d'oiseaux, 23 de cacao, 1,283 balles de café, 8,052 peaux diverses, 65 colis de noix d'ivoire végétal, 282 de minéraux, 8 de plantes, 381 de caoutchouc, 45 ballots divers. Nombre des colis : 10,203; poids : 225,280 kilogrammes. Valeur de la production : 94,165 dollars. Valeur du trésor, 658,505 dollars; valeur totale de la production et du trésor : 752,670 dollars.

Bordeaux a reçu 76 balles de café, 242 colis de noix d'ivoire végétal, 445 bûches de fustok. Nombre des colis, 763; poids, 34,850 kilogrammes. Valeur totale de la production : 2,952 dollars.

En 1886, les bateaux à vapeur ont exporté 407,759 co-

lis et 664 tonnes de bois, pesant ensemble 13,438,460 kilogrammes. Valeur des produits, 4,526,354 dollars; valeur du trésor, 3,264,594 dollars; ensemble : 7,790,948 dollars.

Le total des importations pour la même année s'est élevé à 2,500,000 livres sterling ou 62,500,000 francs.

En 1887, les bateaux à vapeur ont exporté 441,184 colis et 3,140 tonnes de bois, pesant 14,985,240 kilogrammes. Valeur des produits, 4,137,711 dollars; valeur du trésor, 3,606,474 dollars; ensemble : 7,744,185 dollars.

Le *peso* ou dollar de Colombie n'est pas l'équivalent du dollar américain; sa valeur dépend du change qui varie quelquefois de vingt-cinq à trente et même, par moments, à cinquante centimes. Le peso ne vaut généralement que 4 fr. 50 c.

CHAPITRE XII

Construction du chemin de fer isthmique; courage et constance des ingénieurs. — Vente de cette ligne à M. de Lesseps.

Lorsqu'en 1849 la découverte des mines d'or en Californie donna la fièvre au monde occidental, des milliers de personnes, pour atteindre la côte du Pacifique, remontèrent le Chagrès jusqu'à La Crucès — l'ancienne Cruz — et gagnèrent Panama à dos de mulet ou autrement.

A partir de cette époque, le trafic par cette voie prit une telle extension que la construction d'un chemin de fer s'imposa impérieusement. Une compagnie se forma et les premières tranchées furent ouvertes à la fin de 1850.

Les ingénieurs étaient arrivés vers l'automne de l'année précédente. Ils s'établirent à bord d'un bateau à voile et commencèrent la levée des plans. Toute la journée ils travaillaient à la confection de ces plans, enfoncés jusqu'à la moitié du corps dans la bourbe

des marécages et des eaux croupissantes; la nuit, ils regagnaient leur bateau pour y dormir.

Ce qu'il a fallu d'énergie et de courage à ces hardis pionniers, à ces hommes infatigables qui, les premiers, ont su mener à bien pareille besogne, en ces solitudes pestilentielles, dévorés par le soleil, la tique qui s'introduit sous les ongles, les moustiques, les maringouins énormes et autres culicides qui mordent à travers les vêtements, sans compter les scorpions, les arachnides, les serpents venimeux — où chaque bouchée de nourriture devait venir de New-York — c'est là un exploit qui restera éternellement à l'honneur de cette petite phalange de héros obscurs, tous citoyens de la libre République américaine.

Une des premières difficultés de l'entreprise était de trouver un endroit convenable pour faire traverser à la ligne les sables mouvants et les marais qui s'étendent entre la ville actuelle de Colon et le hameau de Gatun. On assure que, dans quelques-uns de ces paluds, les ingénieurs, sous la conduite du Col. George M. Totten et de M. Trautwine, ne purent trouver le fond à 60 mètres. On arriva à faire un remblai pour la route, en y jetant des centaines de cordes de bois, de la terre, des rochers et des forêts de fagots. Cette chaussée a coûté beaucoup d'argent. Une fois terminée, on put mettre les rails, et, pour ainsi dire, faire flotter la voie sur la bourbe des marais. On appela ces endroits les « lieux mous » — *soft spots* — le long de la route.

Nonobstant l'ardeur qu'ils apportèrent à leur travail, les ingénieurs passèrent deux années entières à construire seulement quarante-deux kilomètres et demi de voie ferrée, c'est-à-dire la section comprise entre Colon et Barbacoas. A cette époque, les voyageurs faisaient le trajet en wagon entre ces deux points; ils prenaient ensuite des canots et allaient, par le Chagrès, jusqu'à Gorgona ou Crucès; de là, ils se rendaient à Panama par la route.

Le chemin de fer ne fut terminé jusqu'à Culébra, point d'intersection entre les deux versants, qu'à la fin de l'année 1854. Le reste de la voie s'acheva rapidement, et le 27 janvier 1855, la première locomotive, portant le Col. George M. Totten, traversa l'isthme d'un océan à l'autre. Il avait donc fallu cinq années entières pour construire le chemin de fer de Panama.

Depuis lors, on a apporté de nombreux perfectionnements à la voie ; les remblais ont été consolidés, on a construit de nouveaux ponts, et les endroits mous ou instables ont été rendus plus fermes.

Les dépenses prévues, au début, pour la construction de ce chemin de fer, ont été grandement dépassées; elles s'élevaient, au 13 mars 1855, à 7 millions de dollars.

Le Col. Totten, ingénieur en chef de l'entreprise, avait estimé le coût de la voie à 6 millions de dollars; mais son devis ne comprenait point un grand nombre

de dépenses accessoires, telles que celles pour les énormes chevalets servant à soutenir les ponts de bois et celles du pont en fonte de Barbacoas, qui a coûté 500,000 dollars à lui seul.

M. Émile Chevalier, dans un article consacré à ce sujet, dans la *Revue des Deux Mondes*, porte à 4,900,000 dollars le montant des dépenses pour le chemin de fer au 1er juin 1850 ; à 860,000 dollars les recettes prévues et à 344,000 dollars les dépenses annuelles. D'où un bénéfice net de 516,000 dollars.

Il y a lieu, je crois, de porter à 8 millions de dollars (40 millions de francs) le coût de ce chemin de fer, soit 3 millions de dollars de plus que les prévisions. Les pluies causèrent de grands dégâts lors des travaux, et les ingénieurs eurent à lutter contre d'innombrables difficultés.

Pour apprécier ces difficultés, il faut avoir vu le pays à la saison des pluies. Je vais en donner un exemple. Lors des travaux en face de El Paraiso, on fit une coupe de treize mètres dans le sol particulièrement mou et fluant de cette localité. A la première averse, une véritable montagne de terre glissa d'un bloc dans la tranchée, ensevelissant la voie à six mètres de profondeur. Le travail était à refaire.

*
* *

On a employé une foule de gens de tous les pays à la construction du chemin de fer, des Irlandais, des

indigènes de la Jamaïque, des coolies, des nègres, des Chinois, des Colombiens, des Indiens. L'insalubrité du climat a été un des obstacles les plus sérieux contre lesquels l'entreprise ait dû lutter. Ce sont les Africains qui résistent le plus longtemps ; viennent ensuite les coolies, puis les Européens; quant aux Chinois, ce sont les premiers atteints, comme nous l'avons vu.

La compagnie du chemin de fer a donné de fort beaux dividendes à ses actionnaires; les intérêts se sont élevés de douze à vingt-quatre pour cent du capital versé. Si j'ai bonne mémoire, les recettes brutes annuelles, pendant une série d'années, ont été de deux millions et demi à trois millions de dollars (12,500,000 à 15,000,000 de francs). C'est la meilleure preuve qu'on puisse fournir de la valeur réelle de cette ligne.

On dit que le chemin de fer de Panama, tout en fonctionnant sous une charte de compagnie américaine, appartient néanmoins à la compagnie de M. de Lesseps. Cette vente soulève, à l'égard de la Colombie, une question qui peut devenir embarrassante pour l'une et pour l'autre de ces compagnies.

Le gouvernement colombien, en accordant la concession, a stipulé que, en cas de vente, vingt-cinq pour cent des recettes reviendraient de droit au trésor national. La compagnie du Canal prétend qu'il n'y a pas eu vente, attendu que le chemin de fer n'a pas

changé de mains, qu'il est toujours régi par la charte de la Compagnie américaine, et que quelques-uns des actionnaires sont Américains. Ces arguments paraîtront-ils plausibles aux yeux des Colombiens? J'en doute. Que la charte américaine régisse ou non encore le chemin de fer, il n'en est pas moins vrai que la compagnie du Canal a acheté plus des six-septièmes des actions.

M. de Lesseps a hypothéqué ce stock d'actions en garantie des avances d'argent que lui ont consenties des maisons de banque de New-York. Les intérêts accumulés de ces emprunts représentent aujourd'hui une très forte somme; et, vu la situation difficile où se trouvera M. de Lesseps un de ces jours, le chemin de fer fera retour aux Américains, ses légitimes propriétaires. Mais la question des vingt-cinq pour cent n'en subsistera pas moins, si, comme tout l'indique, les tribunaux colombiens décident qu'il y a eu vente effective.

Je tiens de source officielle qu'une clause insérée dans l'acte de cession stipule le retour de la voie ferrée à la Compagnie du chemin de fer, au cas où le Canal ne serait pas achevé. Cette clause démontre la prudence extrême et la sagesse des cédants. Si le Canal s'achève, il est évident que le chemin de fer ne vaut plus rien, et alors on l'abandonne; si, au contraire, l'entreprise du Canal périclite, la voie ferrée qui, alors, conserve toute sa valeur, revient de droit à ses premiers propriétaires.

*
* *

Vers l'automne de 1879, M. de Lesseps aurait pu acheter cette voie ferrée pour la somme de 14 millions de dollars. Les actions étaient au pair. Le matériel était dans le plus triste état; il n'y avait, en réalité, sur la ligne, que trois locomotives pouvant fonctionner.

Lorsque, en février 1880, arrivèrent les ingénieurs du Canal, la Compagnie du chemin de fer, maîtresse de la situation, entrava, par tous les moyens possibles, le transport des marchandises destinées à la compagnie du Canal. Les soixante-dix mille actions de deux cents dollars chacune, que M. Trenor W. Park avait offertes à M. de Lesseps, montèrent rapidement; et, quand ce dernier fut en mesure de les acheter, elles valaient déjà deux cent cinquante dollars, ce qui augmentait de trois millions et demi de dollars la somme primitivement demandée pour l'acquisition du chemin de fer. Ce fut pour cette somme — 87,500,000 francs — moins une petite quantité d'actions conservée par quelques porteurs américains, que la vente s'effectua.

Ce chemin de fer est indispensable à quiconque veut entreprendre la construction d'un canal sur l'isthme. Depuis que la compagnie de M. de Lesseps en a fait l'achat, elle l'a abondamment pourvu d'un excellent matériel; les locomotives sont puissantes

et les wagons confortables. Elle a établi de nombreuses voies secondes et de garage, de chargement et de déchargement; elle a créé un bon port à Christophe (Colon). Elle a aussi un grand nombre d'ateliers pour les locomotives, la peinture, etc., sur l'autre versant, à Panama. Les gares, que la compagnie du Canal a fait construire à chaque extrémité de la ligne, sont de belle apparence et bien aménagées.

Un fait peu connu, c'est que l'Angleterre aurait pu avoir le contrôle de la ligne de chemin de fer; mais John Bull n'a pas su profiter de l'occasion qui lui était offerte. Les Américains qui, par un traité passé avec la Colombie en 1846, garantissent la souveraineté de l'État de Panama, se sont substitués à ce pays. Ici, les Américains paraissent quelque peu en désaccord avec leur fameuse doctrine dite de Monroe. Ce traité a été, depuis lors, augmenté et confirmé; il est toujours en vigueur; mais je ne saurais dire si les clauses du traité se trouvent annulées par la réduction de l'État souverain de Panama en un district fédéral par la législation nationale de Bogota. Panama, on le sait, a perdu sa souveraineté au printemps de 1885. Cet événement, prévu et commenté par les journaux américains en 1884, était généralement regardé par beaucoup de personnes, tant aux États-Unis qu'à Panama, comme le prélude d'une entente qui ne tarderait pas à amener la rétrocession de cette partie territoriale de l'isthme à la France. Les Américains, devant la possibilité d'une telle éventualité, n'étaient donc point en désaccord avec leur doc-

trine, dite de Monroe, autant qu'on pourrait le croire au premier abord.

En attendant, le chemin de fer de Panama reste maître de l'isthme et il en restera le maître tant que le Canal ne sera pas achevé. Que si on me demande mon avis, je dirai qu'il est peu probable que M. de Lesseps parvienne jamais à réaliser son rêve. Construire un canal — même à écluses — sur l'isthme de Panama, me parait une entreprise aussi difficile, aussi impossible que d'établir un tramway de la terre à la lune.

Tant que la compagnie Eads ne bâtira pas son chemin de fer pour le transport des navires, ou que la compagnie fondée pour creuser un canal au travers du Nicaragua n'aura pas accompli son œuvre, le chemin de fer de Panama aura une très grande valeur commerciale. Mais, du jour où l'une ou l'autre de ces entreprises aboutira, le chemin de fer n'aura plus sa raison d'être. Aucun armateur ne continuera à verser dans la caisse de cette voie ferrée les sommes énormes qu'on prélève pour le court trajet de la ligne. Les Américains — gens pratiques s'il en fût au monde, on l'a vu par leur construction du chemin de fer — se sont emparés du projet de canal dans le Nicaragua. Nul doute que ce projet sera un fait accompli longtemps avant que M. de Lesseps soit en mesure de faire passer le plus petit bâtiment par son Canal interocéanique, que ce canal soit à écluses ou à niveau

CHAPITRE XIII

Les lois et leur application en Colombie. — La prison de Panama ; ses cachots infects. — Les galériens-balayeurs. — Loi inique sur le divorce. — Népotisme.

Quelqu'un, en qui j'ai la plus entière confiance, m'a assuré que le code de procédure civile de la Colombie est un recueil de lois excellentes. On prétend même qu'il est à la hauteur du Code Napoléon ; qu'il n'existe pas de meilleure législation.

A cela je répondrai que la loi écrite et son application sont deux choses bien différentes.

Pour mieux faire apprécier cette vérité, citons quelques exemples.

Dans un hôtel qui se trouve à l'arrière du marché, un homme avait été tué ; on supposait que l'assassin était un Italien. La police de Panama, saisie de l'affaire, ne put, après plusieurs jours de recherches, mettre la main sur le meurtrier. A la fin, on annonça

qu'il se cachait dans une des îles de la baie. Des agents de police, armés de fusils Rémington, partirent sur ces indications; ils virent un homme caché derrière un buisson, firent feu sur lui et le tuèrent. A marée basse, ils ramenèrent le cadavre à la ville et le débarquèrent sur le bord d'un récif; ils attachèrent une corde aux chevilles, et, sur un parcours d'un demi-kilomètre, traînèrent le corps sur des pointes de rocher. En arrivant au Taller, ils mirent le cadavre dans un chariot, le transportèrent au cimetière où ils l'ensevelirent. Après quoi l'enquête judiciaire eut lieu et *on s'aperçut alors qu'on s'était trompé !*

Autre cas.

Les rues sont balayées deux fois par semaine par les galériens — *los presidieros* — sous la surveillance des soldats. Un soldat était de service pour surveiller quelques malheureux galériens qui travaillaient au balayage dans une des grandes rues de la ville. Une femme énervait ce soldat par ses apostrophes continuelles. Devant ces tracasseries répétées, le militaire arma son fusil et fit feu sur elle. La balle traversa la femme de part en part, puis une autre femme qui se trouva derrière, dans la ligne de tir, et brisa la jambe à une troisième. Les deux premières moururent ; la troisième eut la jambe amputée à l'hôpital de la Charité. L'émoi causé par cette triple exécution fut considérable. Les amies des femmes mortes s'emparèrent du soldat qui fut jeté en prison, et condamné à *trente jours de prison !*

Que ces deux cas soient exceptionnels, je n'en disconviens nullement ; toutefois, ils se sont présentés. Les lois inscrites au code sont sans doute parfaites ; mais, à dire vrai, la justice à Panama, de même que le baiser d'une jolie femme, s'obtient uniquement par une faveur spéciale. Parfois, une influence magique semble présider aux arrêts rendus par la cour.

*
* *

En parlant de la promenade qui se trouve sur la Batterie, j'ai dit qu'elle formait la partie supérieure, comme le toit de la prison de Panama. Autant la perspective est belle sur cette terrasse, autant la prison est lugubre, vue d'en bas. C'est une lourde masse de maçonnerie, avec des ouvertures grillées dans les murs, donnant sur une petite plaza. Les prisonniers, à l'intérieur, dorment, côte à côte, sur une grossière estrade en planches. On y respire une odeur infecte, vu l'absence de latrines. L'arrêt qui condamne à l'emprisonnement dans ce lieu immonde équivaut à un arrêt de mort.

Voilà quelques années de cela, un baril contenant 50,000 dollars en or monnayé des États-Unis arriva dans l'isthme. Pendant qu'il se trouvait en dépôt à la compagnie du chemin de fer, à Panama, le baril disparut. On s'empressa d'arrêter plusieurs Américains — sept en tout — et de les mettre en prison. En ma qualité de médecin, je dus en voir deux qui étaient détenus dans une petite pièce voûtée, n'ayant qu'une étroite ouverture dans le mur, en face de la mer.

C'était un véritable caveau, humide et malsain. Leur incarcération dans un lieu pareil était bonnement inique, puisqu'on n'avait rien encore relevé contre eux. Ils durent néanmoins rester claquemurés pendant des mois entiers dans ce cul-de-basse-fosse, sans passer en jugement, sans preuve de leur culpabilité — par simple mesure préventive. De l'aveu de tous ceux qui se sont donné la peine d'approfondir l'affaire, ces arrestations arbitraires n'avaient, au fond, qu'un seul but, celui de détourner l'attention des vrais coupables. Puis, on les mit en liberté, sans explication, sans indemnité aucune.

Plusieurs des Américains arrêtés à cette époque occupent aujourd'hui, à Panama, des postes de haute confiance, ce qui milite grandement en leur faveur. Le vol eut lieu du samedi soir au mardi matin. Dimanche et lundi se trouvaient être des jours de fête ; ce n'est que le mardi qu'on s'aperçut de la disparition du magot. Ces 50,000 dollars en or avaient été envoyés par le gouvernement des États-Unis pour payer la solde de l'équipage d'un navire de guerre qui se trouvait dans le port. Les véritables coupables, c'est-à-dire ceux sur lesquels tombèrent les soupçons des gens du peuple, ne furent pas inquiétés. On a même pu suivre des yeux cet argent par la suite : il est parti de Panama, dit-on, sur un paquebot faisant route vers la Californie. Un individu sortit de chez lui à quatre heures du matin, était monté en bateau avec un pesant colis pour prendre place à bord de ce vapeur. Des indélicatesses s'étant produites plus tard

dans la vie de cet homme, on a lieu de penser que, cette fois, le peuple ne se trompait pas et que ses soupçons étaient fondés.

* * *

La peine de mort n'existe pas en Colombie ; le maximum qu'on puisse appliquer à un individu qui en a tué une douzaine d'autres, c'est dix ans d'emprisonnement. Il y a lieu de remarquer que les étrangers, seuls, sont condamnés, pour meurtre, à ce maximum de pénalité. Je n'ai jamais ouï dire qu'on eût traité un indigène avec autant de rigueur.

On raconte l'histoire d'un Américain qui trafiquait à bord d'une goélette, dans quelques ports de l'isthme, sur le versant nord de l'océan Atlantique, et qui fut arrêté pour avoir trompé le fisc. Un gros négociant de Colon avait perdu sept ou huit cents dollars par les supercheries de cet homme. L'influence du négociant était grande ; le malheureux fraudeur fut condamné à trois ans de prison. C'était la mort à bref délai pour un étranger non acclimaté, dans une casemate comme celle de la Batterie, sous un ciel torride. Son consul chercha un adoucissement à la peine, mais sans succès. L'Américain, solide et fort, jouissait d'une excellente santé à son entrée en prison ; bientôt il tombait malade et mourait.

Ainsi donc, voilà, d'une part, un homme condamné à mort — car les juges à Panama savent très bien ce qu'ils font en appliquant trois ans de prison à un

étranger, dans leur infect caveau souterrain — pour avoir fait perdre quelques pièces de cent sols à un richissime commerçant du pays ; et, d'autre part, un soldat indigène qui, pour avoir autant dire assassiné trois femmes, se voit condamné à trente jours de la même peine.

Ceux des prisonniers qui ont encouru la peine des travaux forcés sont envoyés, ainsi que je l'ai dit, par bandes, sous une escorte de soldats, faire le balayage des rues et les réparations générales de la voie publique. Les condamnés pour meurtre portent une chaîne retenue, en bas, par un anneau à la cheville, et, en haut, par une corde.

Une nuit, me trouvant au Grand-Hôtel, j'entendis un cliquetis de chaînes et de pas mesurés dans la rue ; je regardai dehors et aperçus quelques-uns de ces malheureux marchant dans l'obscurité et portant un de leurs compagnons au cimetière. Un homme était en tête avec une lanterne ; une troupe de soldats suivait.

*
* *

Voici le texte traduit d'une loi nouvelle promulguée en 1888.

« Art. 34. — Le mariage contracté suivant les rites de la religion catholique, annule *ipso jure* le mariage purement civil qui aurait été précédemment célébré par les contractants avec d'autres personnes.

« Art. 35. — Pour les effets purement civils, la loi reconnaît la légitimité des enfants conçus avant l'annulation du mariage civil, en vertu de la disposition du précédent article.

« Art. 36. — L'homme qui, après s'être marié civilement, contracte avec une autre femme un mariage conformément aux rites de la religion catholique, est obligé de pourvoir à la subsistance de sa première femme et des enfants qu'elle lui aura donnés, tant qu'elle ne sera pas mariée suivant le rite catholique. »

Depuis l'expulsion des prêtres et la spoliation des églises — vraisemblablement au profit du gouvernement — Rome a conduit sa barque avec une prudence extrême. Grâce à ses menées occultes, et se sentant appuyée par les hommes en place, elle commence à reprendre la situation prépondérante qu'elle avait un moment perdue. S'il est une question au sujet de laquelle l'église de Rome se soit surtout montrée inébranlable, c'est bien celle du divorce. Jusqu'à présent, rien, sauf le cas d'adultère, ne pouvait rompre un mariage.

On voit que, par cette nouvelle loi colombienne dont la promulgation a été obtenue par l'intervention du clergé, Rome change d'attitude et rompt avec ses traditions. L'église sanctionne le divorce, lorsque le mariage n'a pas été célébré devant ses autels. Les mariages civils qui, depuis longtemps, sont considérés comme bons aux yeux de la loi, perdent leur carac-

tère de validité. Ce mouvement rétrograde de la part d'un gouvernement qui se vante d'être républicain sera condamné par tous les amis de la liberté.

La liberté de la presse, que sauvegardaient les lois de la Colombie, a été supprimée. Il est interdit aux journaux, sans encourir les peines les plus sévères, de publier quoi que ce soit critiquant l'administration civile de l'église de Rome. La dépouille d'un franc-maçon ne trouverait pas, à cette heure, une fosse en terre bénie de l'Église. Un despotisme d'autant plus odieux qu'on l'exerce au nom d'un gouvernement soi-disant républicain pèse sur la Colombie. A cet état de choses, qui prend chaque jour des proportions de plus en plus inquiétantes, je ne vois d'issue possible que dans une révolution qui, comme l'Alphée traversant les écuries d'Augias, balayera d'un coup toutes ces immondices.

CHAPITRE XIV

Tremblements de terre à Panama. — Cataclysme du 7 septembre 1882. — Phénomènes séismiques. — M. de Lesseps en contradiction avec M. de Humboldt.

Il a été bien souvent question de tremblements de terre, au cours de ce récit. Ma première expérience du phénomène date du 7 septembre 1882.

De grand matin, ce jour-là, je m'éveillai, croyant que quelqu'un s'était introduit dans la chambre que j'occupais à l'hôtel, et que l'intrus, après avoir déplacé mon lit, s'était caché dessous. Je regardai, ahuri, autour de moi. La lune éclairait faiblement la pièce. Rien, toutefois, ne révélait la présence de personne.

Je me levai et me mis au balcon. Là, tandis que j'essayais de me rendre compte de ce qui avait pu causer mon alerte, tout l'édifice vibra violemment, de bas en haut, avec accompagnement d'un bruit sourd, grinçant et grondant, que je n'oublierai jamais.

Le balcon, sur lequel je me trouvais, était à quinze

mètres du sol de la rue. J'enjambai lestement la rampe du balcon, puis celle du balcon de la maison voisine ; je sautai à terre, et courus, aussi rapidement que possible, jusqu'au bout de l'immeuble ; là, se trouvait une maison à trois mètres au-dessous. Sans savoir au juste la portée du danger qui m'assaillait à ce moment, ma première pensée avait été la fuite : ne pas mourir bêtement écrasé comme un oiseau pris dans sa cage.

Après cette violente trépidation du sol et de la maison, tout rentra dans le calme, et je revins sur mes pas. J'escaladai le balcon et parvins à la fenêtre supérieure de l'hôtel.

J'avais comme voisin, au même étage, le signor don Pedro Merino. Il avait essayé de sortir par l'intérieur de l'hôtel, mais il n'avait pu ouvrir la porte du passage conduisant à l'escalier. Il vint jusqu'à ma chambre et m'avoua qu'il n'avait jamais éprouvé, dans ses voyages à travers l'Amérique centrale, de secousse aussi formidable.

Je regardai ma montre ; elle marquait 3 heures 20. La nuit précédente, mon *tub* avait été à moitié rempli pour mes ablutions du matin ; les oscillations de l'édifice avaient répandu une partie de l'eau sur le plancher. Des bouteilles avaient été renversées par terre ; d'autres s'étaient brisées dans leur chute. Le plafond et les murs étaient fendus ; par places, des parties de plafond étaient tombées. Une crevasse de cinq centi-

mètres au moins de large se voyait dans un mur, épais de soixante-cinq centimètres, à l'arrière de ce gros édifice.

Nous nous habillâmes à la hâte, comme bien vous pensez. On ne lambine pas devant la glace à ajuster sa cravate quand la terre menace de s'ouvrir sous vos pieds.

Je descendis quatre à quatre l'escalier de la maison. En bas, les domestiques indigènes, affolés, se tenaient près de la porte d'entrée, qu'ils n'osaient ouvrir à cause de la grêle de tuiles qui tombaient des toits dans la rue.

Arrivé sur la Plaza, je vis qu'elle était noire de monde, car chacun y cherchait un refuge, et toute la ville était sur pied. Le brouhaha de cette foule était étourdissant. On criait, on gesticulait, on gémissait, à qui mieux mieux. Chacun s'imaginait toucher à sa dernière heure. Il y avait là des noirs, des blancs, des gens de toutes les classes et de toutes les couleurs, confondus par le danger commun. Les uns étaient habillés, les autres à peine. Celui-ci portait une chandelle, celui-là une chaise. Une dame âgée, appartenant à une des meilleures familles du pays, se mourait de la rupture d'un anévrisme, causée par la frayeur.

Une partie de la façade de la cathédrale était tombée sur la grande place, brisant les marches dans sa chute et jonchant le sol de débris. Le Cabildo avait été

sérieusement endommagé; la toiture, les colonnes, les cintres d'un vieux cloître qui en dépendait, s'étaient effondrés; la façade était détruite. Le bel édifice appartenant à la compagnie du Canal était lézardé, fendillé sous toutes les coutures. Encore une secousse de ce genre et les principales bâtisses de la ville n'étaient plus qu'un monceau de ruines.

S'il est une sensation énervante entre toutes, c'est bien celle de sentir la terre se dérober sous soi, surtout pendant les ténèbres. On reprend courage avec le jour. C'est alors aussi qu'on voit l'étendue du désastre causé dans la ville par une seule vibration du sol, qui, le plus souvent, ne dure que quelques secondes. Les accidents sont nombreux, les dégâts sont effrayants. Un mur s'écroule et ensevelit sous ses décombres plus d'une victime. On saute d'une fenêtre et on se brise la jambe. Dans une maison de la callé Real, un homme et une femme ont échappé à la mort par miracle : ils venaient de quitter leur lit et de sortir au moment même où un grand pan de mur de la maison voisine traversait, avec fracas, le plafond de leur chambre à coucher. De même aussi, la vieille tour de l'église succursale, en face de la Quinta, jetée bas, tombait sur une maisonnette en bois d'où s'échappait une famille.

Au bout de quelques heures, chacun, reprenant ses esprits, s'occupait du phénomène. On fut généralement d'avis que le tremblement de terre avait pris son point de départ dans l'Amérique centrale, et

que le mouvement d'oscillation avait été du nord au sud.

A ce moment se trouvait dans la baie de Panama un navire de fort tonnage, appelé le *Silvertown*, qui appartenait à une grosse compagnie anglaise : la *India Rubber, Gutta Percha and Telegraph Company*, de Londres. Ce navire venait justement de terminer la pose des câbles de la Compagnie télégraphique de l'Amérique centrale et du sud, ligne s'étendant du Pérou à l'isthme et de l'isthme à Mexico. Le chef d'équipe du câble, M. Robert Kaye Gray, membre de la *Société géographique de Londres*, était à terre. Après avoir recueilli tous les renseignements possibles au sujet du tremblement de terre, M. Gray acquit la certitude que le phénomène était d'origine purement locale.

*
* *

Le câble de la Compagnie télégraphique de Colon aux Antilles et, de là, en Floride, s'était rompu. Je ne pouvais donc envoyer de dépêche aux États-Unis par cette voie. D'autre part, le câble de l'Amérique centrale et du sud venait d'être posé, mais il était encore entre les mains des entrepreneurs, c'est-à-dire de la société de M. Gray. Les intérêts de cette dernière compagnie étaient représentés par M. J.-H. Stearns, connu du monde entier pour sa belle découverte du système d'électricité duplex, ou à double courant sur un même fil télégraphique. Grâce à la courtoisie de ces messieurs, je pus envoyer une dépêche de

485 mots au *New York Herald* — la première envoyée par leur câble — pour donner à ce journal la nouvelle du désastre à Panama.

Bientôt nous apprîmes quels avaient été les effets du tremblement de terre sur différents points de l'isthme. Au large des îles Naos et Flamenco, où des vaisseaux étaient à l'ancre, ceux des matelots qui n'étaient point de quart et qui dormaient au moment du phénomène, furent éveillés en sursaut, convaincus que leur bâtiment chassait sur ses ancres ou s'était échoué contre un rocher.

Dans l'île de Taboga, qui se trouve à plus de 16 kilomètres de Panama, une violente secousse avait fait tomber un énorme quartier de roc dans la mer. A Colon, la vibration du sol avait été plus vigoureuse encore qu'à Panama : la voie ferrée entre Colon et Baïla-Mona, sur une distance de 40 kilomètres, était devenue presque impropre au service des trains. Par places, le remblai s'était effondré ; en d'autres endroits, il était roulé, contourné, déplacé. A Barbacoas, le grand pont en tôle, qui a 204 mètres de long, avait dévié de la ligne horizontale.

A Las Crucès, qui se trouve près d'une gare, à la partie moyenne de l'isthme, s'élevait une énorme église en pierres de taille. Cette église, littéralement mise en pièces par la violence de la secousse, n'offrait plus, à quatre pieds de hauteur, une seule pierre de ses murs. Les décombres ont été photographiés par

M. Demers, chef de service photographique de la compagnie du Canal. J'ai appris ensuite que plusieurs personnes étaient mortes dans un hameau entre Colon et Panama.

A Colon, la commotion fut si forte que d'énormes piles de bois, dont on se sert pour la construction des maisons, entassées de la manière ordinaire, furent jetées bas. Ceux qui essayaient de marcher étaient renversés. Il y eut de nombreux accidents. La frayeur était générale. Tout le monde avait perdu la tête. Des colosses de vigueur physique devenaient faibles comme des enfants. Lorsque le jour parut, on constata que l'île madréporique de Manzanillo, sur laquelle se trouve Colon, avait été fendillée d'un bout à l'autre de sa surface. La crevasse s'étendait depuis le dépôt, solidement construit en pierre, du chemin de fer, jusqu'au remblai qui unit l'île à la terre ferme, parcourant dans toute sa longueur la rue principale. Plus tard, on découvrit une autre crevasse qui se prolongeait à une distance de 5 kilomètres environ, sur la rive droite du Chagrès ; sa largeur variait d'une simple fente à une ouverture de plusieurs centimètres de largeur ; sa profondeur se perdait dans les entrailles de la terre.

M. Burns, qui exploitait alors une mine dans les hauteurs qui se trouvent entre Colon et Panama, m'assura que plusieurs de ses ouvriers avaient été jetés par terre, et qu'un mulet, renversé, avait roulé au loin.

*
* *

Je n'osais rentrer à l'hôtel, tant les murs avaient été endommagés. D'ailleurs, tout le monde délaissait les hautes maisons; ceux qui pouvaient quitter la ville s'en allaient dresser leur tente ou chercher un abri à la campagne. Les affaires restaient en suspens; les malades oubliaient leurs indispositions; on ne parlait que de *los tremblores*. Personne, il va sans dire, n'avait peur; mais on était d'un sociable inouï. Un de mes amis, qui habite aujourd'hui Saint-Thomas, dans les Petites Antilles, m'avait offert un lit de camp chez lui, au-dessus de la Banque coloniale.

Le lendemain, à 4 heures 53 minutes du matin, le sol vibra fortement de nouveau. Prestement, nous nous habillâmes pour descendre dans la rue. La ville entière était sur pied, et les ténèbres augmentaient l'angoisse générale. Je me rappellerai toujours avec quelle joie, quel sentiment de soulagement, je vis les premières lueurs du jour poindre au-dessus des maisons qui bordent la plaza Santa-Ana.

La compagnie du Canal avait établi, à Colon, un maréographe, instrument porté sur le flot et qui trace lui-même, comme l'indique son nom, les accidents du mouvement de la mer. On constata, sur cet appareil, qu'une vague immense, véritable montagne d'eau arrivée de l'océan Atlantique, s'était abattue sur quelques-unes des îles qui se trouvent dans le voisinage du golfe du Darien, balayant ranchos, bêtes,

gens, tout sur son passage. Soixante-cinq des malheureux habitants périrent, engloutis par les lames de la mer en furie. Il semble donc acquis que le centre de cette perturbation séismique doit être localisé au sud de Colon, presque en face de l'ancien isthme du Darien.

*
* *

Une très forte secousse se produisit le quatrième jour, vers onze heures du soir. Je me trouvais, à ce moment, au milieu de la foule, sur la plaza Triompha, où chacun causait librement avec son voisin. Dans ces occasions-là, on est bien aise de se trouver en plein air et à distance des maisons. Tout à coup, une femme, cédant à une crise de nerfs, se mit à pousser des cris terribles, dans une rue près de la place. Une bousculade eut lieu et un sauve-qui-peut général s'ensuivit. On pensa un instant que le jour du jugement dernier était arrivé.

Dans l'après-midi, un de mes amis reçut la visite d'une dame qui était de sa connaissance. Effrayée de rentrer seule, elle demanda à rester pour la nuit. On lui donna une chambre. Le lendemain, au matin, ne la voyant pas paraître, on s'approcha du hamac où elle semblait dormir. On la trouva morte : elle avait succombé à une maladie de cœur aggravée par la frayeur des événements récents.

Les secousses continuèrent encore pendant plusieurs jours, mais avec moins d'intensité ; elles étaient même parfois presque nulles.

*
* *

Sans faire profession de bravoure, on ne m'a pas encore démontré que je manque de la somme ordinaire de courage départie au commun des hommes. Analyser proprement le courage serait une entreprise psychologique fort difficile. J'ai vu des gens se conduire héroïquement sur un champ de bataille et reculer de terreur à l'idée de monter en ballon. Un fier-à-bras, un duelliste, qui aura correctement soutenu à vingt reprises les assauts de vingt adversaires différents, peut fort bien manquer de cœur devant une expérience semblable à la mienne sous les murs de Panama.

Quoi qu'il en soit, je sais que longtemps après les événements dont je me suis efforcé de donner ici le précis, j'ai été en proie à de fréquentes agitations nerveuses. Souvent, la nuit, lorsque, tranquillement installé dans l'hôtel, mes yeux se portaient par hasard sur les murs crevassés de ma chambre, un frisson inéluctable me poignait le cœur et je tressaillais d'épouvante de la tête aux pieds.

*
* *

Mon premier souci fut de réunir un grand nombre de données précises et de rédiger, sur cette catastrophe, une série d'articles qui parurent *in extenso* dans la *Gazette* de Montréal.

Cette publication souleva de nombreuses discus-

sions dans la presse scientifique de Londres, et, entre autres, la question de savoir l'effet qu'un tremblement de terre aurait sur les berges d'un canal achevé, tel que celui projeté par M. de Lesseps.

Il y a lieu de penser que le remblai le plus exposé au choc du mouvement d'oscillation aurait eu fort à souffrir, alors même qu'il ne serait pas complètement détruit par la violence de la vibration tellurienne.

Je crois — et tout homme impartial croira comme moi — qu'un canal, si bien construit qu'il soit, résisterait difficilement à deux ou trois assauts de ce genre.

Je compulsai alors tous les faits antérieurs se rapportant, de près ou de loin, aux perturbations séismiques de cette région et des contrées voisines.

Il résulte de cette enquête que les tremblements de terre sont fréquents sur l'isthme et qu'ils sont parfois d'une violence bien autrement terrible que celui du 7 septembre 1882.

Je vais en citer quelques exemples.

La république de l'Écuador, contrée limitrophe, éprouvait, en avril 1888, un ébranlement du sol tellement effroyable que la plus grande consternation se répandit dans tous les pays d'alentour.

Le tremblement de terre qui, vers la fin de 1858,

sévit si fortement à Carthagène, sur le littoral de l'Atlantique, a également causé de grands dégâts à Panama.

Dix ans avant la catastrophe de 1882 — dont je signale plus haut les ravages — toute la région, et surtout la province d'Antioguia, au sud de l'isthme, fut violemment secouée par un tremblement de terre. Un *pueblo* — ou village — appelé Cucuta, fut entièrement détruit; plus de cinq mille personnes y trouvèrent la mort.

Il y a environ un siècle, le pays tout entier de Santa-Fé de Bogota à Panama fut ébranlé de la manière la plus formidable; cent mille personnes y périrent.

*
* *

Ma dépêche au *New York Herald*, lorsqu'elle parvint en France par la voie des journaux, jeta la consternation dans le camp des actionnaires du canal interocéanique de Panama.

M. de Lesseps crut devoir s'expliquer à ce sujet auprès des malheureux intéressés. Il assura que ces sortes de phénomènes étaient fort rares sur l'isthme, rares à ce point qu'il ne s'en produirait plus.

Les tremblements de terre n'en continuèrent et n'en continueront pas moins à désoler — plus encore que ses gouvernants — cette lointaine partie du

monde, et il faut vraiment que les actionnaires de M. de Lesseps soient bien bénévoles dans leur folie pour se gargariser éternellement d'assurances pareilles.

Lors du Congrès historique qui se réunit à Paris en mai 1879, M. de Lesseps déclara qu'il était impossible d'ouvrir un canal dans le Nicaragua à cause des tremblements de terre.

Cette raison donnée par lui est à retenir, car elle révèle déjà sa pensée intime — l'idée, comme on dit, de *derrière la tête*. Oui, longtemps avant la comédie de réunir les savants du monde entier en conférence internationale pour décider de la meilleure route à suivre pour la construction d'un canal interocéanique, M. de Lesseps avait arrêté cette route avec ses collègues, et la route choisie par lui devait à coup sûr être celle que la conférence adopterait — savoir, l'isthme de Panama.

C'est égal, venir, à la face du monde, affirmer — malgré de Humboldt, une des plus grandes autorités scientifiques de ce siècle, malgré les faits innombrables consignés par lui à l'appui des phénomènes séismiques de l'Amérique centrale dans ses merveilleux ouvrages, chefs-d'œuvre de recherches et d'observations consciencieuses et désintéressées — venir publiquement, effrontément affirmer, dis-je, que l'isthme de Panama est à l'abri des tremblements de terre, c'est là une de ces audaces devant lesquelles, seul, un financier ne recule pas.

CHAPITRE XV

Carthagène, la rade et la ville. — Ses vieux remparts. — Salgar et Barranquilla.

Carthagène *de los Indias*, pour la distinguer de son homonyme d'Espagne, est une place forte de la Côte Ferme espagnole et le plus beau port de commerce du littoral septentrional de la Nouvelle-Grenade, dans la mer des Antilles. Les grands navires y peuvent demeurer commodément à l'ancre et y faire leurs réparations ordinaires.

La rade qui, du nord au sud, a bien quinze kilomètres de longueur, varie beaucoup dans sa largeur ; elle est limitée, à l'est par le rivage peu élevé du continent qui est couvert de palétuviers ; à l'ouest, par l'île de Tierra-Bomba et au sud par l'île Baru. Vers le milieu, la pointe orientale de l'île de Tierra-Bomba avance tellement qu'elle partage la rade presque en deux larges bassins.

La ville, qui est à 10° 25′ de latitude nord et à

75° 30′ de longitude ouést, et qui compte 20,000 habitants, est le chef-lieu de la province de Magdaléna; elle est située à l'extrémité septentrionale de la rade, sur une étroite et basse presqu'île sablonneuse ayant environ trois kilomètres et demi de longueur. Sa ceinture de remparts, ses églises, ses édifices offrent à l'œil cet élément de solidité qu'on rencontre partout dans les colonies espagnoles.

Carthagène, vue de la baie, ressemble à Cadix. Elle couvre un emplacement qui mesure environ un kilomètre et demi du nord au sud, et un kilomètre de l'est à l'ouest. Elle est reliée à la grande terre par un pont de bois ayant 90 mètres de long, et à Calamar, sur le fleuve Magdaléna, par un canal, El Dique, qui a huit pieds de profondeur.

A un kilomètre et demi environ à l'est de la ville, se trouve La Popa, petite morne qui s'élève à 70 mètres au-dessus du niveau de la mer et qui a la forme d'un coin, dont la partie la plus épaisse est tournée vers le sud; à cet endroit, il y a un sémaphore et un grand couvent dont les gros murs blancs ont 15 mètres de haut. Par un temps clair, on découvre cette hauteur à 55 kilomètres de distance; elle forme un beau point de vue quand on la regarde au large du cap Galéra.

Au pied de La Popa, entre cette hauteur et la ville, sur une colline de 40 mètres de hauteur, se dressent les ruines du château de San-Lazarus; à l'entrée de la

petite lagune qui sépare la ville de la grande terre et du port, se trouve le fort Pastelillo.

Le flux n'y est pas considérable; au printemps, la plus haute marée de vive eau n'y est que de 46 centimètres; celle de morte eau a 15 centimètres.

*
* *

Lors de son voyage, en 1509, Alphonse d'Ojéda nous raconte que les indigènes étaient des hommes de guerre d'origine caraïbe. Ils avaient le teint cuivré, étaient braves, actifs, assez adroits. Ils portaient de grands sabres en bois de palmier, se défendaient avec des boucliers en osier, et trempaient leurs flèches dans un poison virulent. Les femmes combattaient avec les hommes; elles étaient habiles à manier l'arc et se servaient d'une espèce de lance appelée azagaie.

On jouit, sur cette côte, d'un été perpétuel. La nature, dit d'Ojéda, déteint sur le caractère national, directement par l'inutilité du vêtement, et, indirectement, par la production agricole, dont la plus importante, sous ce rapport, est le *platano*, ou plantain. Le plantain donne la plus grande quantité de nourriture pour un terrain donné, avec une somme de travail si minime que l'action de le porter à la bouche, après la cuisson, en forme la plus grosse partie. La Nouvelle-Grenade, dit son ami Caldas, aurait une valeur, si on pouvait en extirper le plantain et la canne à sucre; le premier engendre la paresse, la seconde engendre l'ivresse. On a calculé que le

terrain qui produit du blé en quantité suffisante pour la subsistance d'un homme donnerait assez de plantain pour nourrir vingt-cinq personnes.

Les saisons y sont la contre-partie de celles de Panama.

*
* *

J'avais beaucoup ntendu parler des merveilleuses fortifications de Carthagène. La rade est jolie et curieuse à voir. Les paquebots y pénètrent entre une batterie au bord de l'eau et un fort solidement construit sur une petite île à l'entrée, qui a nom La Boca Chica, ou petite embouchure. La grande entrée de la rade fut obstruée par les Espagnols qui y coulèrent bas des navires pour empêcher les Anglais d'y pénétrer.

Le fortin de La Boca-Chica aura toujours un triste intérêt aux yeux des amis de la liberté. C'est là que fut emprisonné, après l'insuccès de la révolution, en 1884, un des fils les plus braves de la Colombie, le général Saïtan. Transféré par la suite à Panama, il y jouissait d'une santé parfaite, quand il mourut subitement, empoisonné, si mes renseignements sont exacts. C'est un vieux moyen, souvent employé quand on veut se débarrasser d'un ennemi politique. Je citerais nombre de cas où les présidents ont ainsi, l'un après l'autre, succombé à une mort prématurée.

Après avoir dépassé le fort, on arrive en vue des

batteries de côte, toutes solidement construites par les premiers Espagnols ; elles commandent une vaste étendue d'eau. De la baie, on a une belle vue de La Popa, qui, avec les édifices qu'elle porte à son sommet, rappelle les nombreux châteaux-forts que les Maures envahisseurs bâtirent en Espagne et en Portugal. Le pays environnant est superbe. D'un côté se dessine la masse sombre et compacte des palétuviers qui garnissent le rivage ; de l'autre, on découvre des plateaux, des palmiers, des ranchos, le tout encadré de belles collines.

C'est à bord du royal mail steamer *Derwent,* capitaine Powles, que je fis la traversée de Colon-Aspinwall à Carthagène.

Notre bon navire arriva sur son ancre à un kilomètre environ de la ville.

Je pris un petit bateau pour entrer dans le port. Après avoir passé devant une autre batterie au bord de l'eau et avoir contourné quelques hauts-fonds, j'abordai à la jetée. De là, enfilant la voûte sombre d'une vaste poterne, je pénétrai dans la ville.

*
* *

Carthagène est un legs de la mère patrie. Ses murailles, colossalement puissantes, ont coûté quatre-vingt millions de dollars à édifier, voilà plus de deux siècles. Partout où l'Espagnol a établi sa domination, il a laissé la trace de son génie architectural, qui

constitue, pour ainsi dire, un ordre à part. Les descendants des Maures ont adhéré à une forme particulière de construction, aussi caractéristique dans son ensemble qu'aucun des ordres laissés par les anciens. Nulle nation moderne ne saurait rivaliser avec l'Espagne à cet égard, car aucune n'a adopté et conservé une manière de bâtir aussi uniforme, aussi marquante.

Les fortifications de Carthagène étonnent par leur grandeur. Il y a des endroits, sur les remparts, où six voitures peuvent rouler de front; les murs, adossés à un énorme remblai de terre, ont de dix à vingt mètres d'épaisseur; à leur faite, des meutrières s'évasent pour les canons.

Çà et là, on aperçoit des tourelles rondes, de style mauresque, tout en pierre, y compris la coupole, avec une embrasure verticale, du côté de la mer, pour la sentinelle.

Quant aux canons alignés sur les remparts, il y en a beaucoup de vieux, tout rouillés et impropres au service. Les canons de fabrication plus récente se chargent par la bouche et sont, pour la plupart, montés sur de gros affûts en bois, de provenance anglaise. Une allée passe au milieu des fortifications.

*
* *

J'errai dans les rues dont les lourdes maisons, toutes de même apparence, avec leurs balcons faisant saillie et leurs fenêtres grillées, rappellent, à s'y

méprendre, quelque vieille ville oubliée de la Navarre, à laquelle viendrait s'ajouter le prodigue soleil de l'Andalousie.

On y voit beaucoup d'églises, entre autres, celle de Santo-Domingo, qui est la principale ; et celle de San-Juan de Dios, gros édifice flanqué, comme toujours, d'un dôme et de deux tours mauresques, et agrémenté de cet horrible badigeon jaune.

* * *

Une étroite bande de sable réunit Carthagène à un faubourg très considérable, qui se trouve à distance de la ville.

Le quai de ce faubourg offre un spectacle des plus animés le jour du marché, quand les indigènes arrivent avec leurs canots, qu'ils tirent sur le sable et qui sont chargés des produits qu'ils débitent à la bavarde clientèle des environs. Ces maraîchers sont, pour la plupart, des gens nés du croisement des Indiens autochtones avec des nègres d'Afrique.

En dehors des murs, entre Carthagène et la ville qui se trouve au delà, on voit le Camilon, lieu de récréation et de plaisir. De beaux bustes, sur piédestaux, ornent, en plein air, l'allée centrale ; ces bustes représentent les hommes célèbres de la Colombie.

El Cerro San-Félipé — ou montagne Saint-Philippe — communique avec la ville par un tunnel qui, assure-t-on, a coûté onze millions de dollars à établir.

El Pastelillo, la jolie batterie au bord de l'eau, porte aujourd'hui le nom de El Redouto. Derrière celle-ci, au delà d'une masse de verdure, se dresse la montagne de San-Félipé ; à droite se trouve La Popa ; à gauche, la ville.

*
* *

Le *Derwent* quitta Carthagène assez tard, dans l'après-midi ; aussi ce fut pour moi l'occasion de voir une seconde fois le soleil s'abîmer derrière la ville et teindre de ses feux l'aire tranquille des flots, à mesure que le paquebot gagnait la haute mer.

Nous fîmes en huit heures le trajet qui sépare Carthagène de Salgar, où je pris place sur un remorqueur qui me débarqua à la côte. Là, je montai en chemin de fer pour me rendre à Barranquilla, dont Salgar est le port.

Entre le port et la ville, le pays, fort plat, n'a guère d'intérêt. Sur la route, quelques lagunes, où d'innombrables grues blanches prennent leurs ébats.

Barranquilla est une vieille ville qui s'étale sur un terrain sablonneux, au bord du fleuve Magdaléna, dont les eaux troubles colorent la mer sur un parcours considérable. Ses maisons, badigeonnées à la chaux, ont une physionomie singulière, sans doute à cause de l'épaisse toiture en chaume qui les recouvre. Ce chaume, solidement fixé en place et proprement taillé sur les bords, a parfois un demi-mètre d'épais-

seur ; il se compose des tiges herbacées d'une plante qui ressemble à du foin. Les rues sont pénibles à parcourir ; on enfonce dans le sable dont elles sont garnies, et la poussière est aveuglante. On assure — et je n'ai pas lieu d'en douter — que, pendant les grandes chaleurs, la ville est fort salubre.

Quelques soldats colombiens se trouvaient à Barranquilla pendant mon séjour dans cet endroit. Ce sont des Indiens pour la plupart, de taille moyenne, actifs, nerveux, se comportant bien sous les armes lorsqu'ils sont bien conduits. Je ne sais qui a dit que c'étaient de vrais automates ; en tout cas, l'expression est juste. Elle dépeint bien leur manière d'évoluer. Dans les revues, ils exécutent les mouvements les plus compliqués avec la précision d'une machine. Leur tactique, largement copiée sur celle de l'armée française, a toute la correction de celle-ci, sans en avoir la grâce.

Près de la vieille église, au centre de la ville, s'étend une longue et large voie cimentée, très fréquentée des promeneurs, le jeudi et surtout le dimanche, lorsque joue la musique militaire. Toute l'élite de l'endroit s'y donne alors rendez-vous pour entendre le concert, qui dure deux heures. Rien n'est mieux fait pour rompre la monotonie de l'existence dans ces régions perdues, surtout quand il s'agit d'un étranger.

Je m'installai dans le meilleur hôtel. Qu'on ne me taxe pas de prodigalité ; je vais en dire le prix. Pour

deux dollars en papier, c'est-à-dire cinq francs en or, par jour, j'avais une chambre démesurée, renfermant quatre lits — de quoi loger un harem. Les cloisons, qui ont deux mètres soixante-cinq centimètres de haut, font que les chambres sont, pour ainsi dire, en commun. Cette somme, outre qu'elle m'assurait mon lit, excluait tout autre voyageur, et comprenait, par dessus le marché, la nourriture et le service !

Barranquilla est une ville très commerçante, bien qu'elle fasse peu d'affaires avec Carthagène, sa rivale. Ces deux villes exportent et importent presque tous les produits qui entrent dans le pays ou qui en sortent. Pendant quinze jours que j'y ai passés, j'ai fait d'agréables connaissances, entre autres, celle de M. Pellet, consul des États-Unis depuis vingt et quelques années, rédacteur en chef et propriétaire du *Shipping News,* publication donnant les renseignements maritimes.

On peut prendre un steamer à Barranquilla et aller, par le fleuve, à Calamar ; de là, en remontant le canal El Dique, on atteint Carthagène.

Sur le versant du Pacifique, au sud de l'isthme de Panama, se trouve San-Buenaventura, qui est le port de mer de Santa-Fé de Bogota, capitale de la Nouvelle-Grenade. Il est bas et malsain. Un chemin de fer y a été construit, qui mène dans l'intérieur du pays ; c'est, dit-on, la voie la plus courte pour aller à Santa-Fé de Bogota.

Bogota est bâtie sur un plateau élevé, à 2,704 mètres au-dessus du niveau de la mer. La ville se trouve au pied du mont Chingasa et au bord du fleuve San-Francisco ; elle a une population de 40,000 âmes, un grand nombre d'édifices religieux et une université. Son climat est excellent, grâce à son altitude ; la température ne varie guère que de 16 à 22 degrés centigrades.

Pour y aller, en venant de Colon-Aspinwall, il faut passer par Carthagène ou par Barranquilla, prendre le bateau à vapeur et remonter le fleuve de la Magdaléna jusqu'à Honda, puis faire le restant de la route (22 lieues) à cheval où à dos de mulet.

Ce voyage, qui s'effectue sans trop d'inconvénients pendant la saison pluvieuse, devient souvent fort difficile lors des sécheresses, à cause de l'abaissement des eaux du fleuve et des longues étapes qu'il faut faire sur les montures.

CHAPITRE XVI

Chiriqui et la ville de David. — Objets préhistoriques trouvés dans les sépultures. — La « pierre peinte ». — Une orchidée. — Mœurs indigènes.

Chiriqui, province septentrionale de l'État de Panama, abonde en objets curieux se rapportant à l'archéologie, la géologie et la botanique.

Vers la fin de février 1886, je m'embarquai pour David, ville maritime sur le versant du Pacifique, avec M. A. Hübsche, botaniste autrichien, sur le bateau à vapeur le *Cargador*.

Notre départ fut salué d'un coup de canon.

Arrivés en vue des côtes, un coup d'œil magnifique s'offre à nos yeux.

Tout au loin, au milieu des clémentes merveilles d'une riche nature estivale, se dresse, à 1,000 mètres au-dessus du niveau de la mer, l'orle éteint d'un superbe volcan : *El Volcan*.

Notre vaisseau, à double hélice, pénètre à l'intérieur des terres par une des *bocas* ou embouchures fluviales du pays. Grâce à son faible tirant d'eau, le *Cargador* se fraye facilement une route à travers les lagunes et les bras de mer, avant de mouiller, près du rivage, à cinq kilomètres et demi de la *pueblo* ou ville de David.

Nous prîmes place, sans nos bagages, dans une carriole du pays, et nous traversâmes une très belle partie du plateau qui s'étend entre le lieu de notre débarquement et la ville.

Nous ne trouvâmes à nous loger que dans une maisonnette, recouverte de tuiles rouges, qui avait été la ferme d'un indigène, aux environs de la ville.

La señora, moyennant finances, nous alloua à chacun une chambre. La mienne donnait sur la rue. Les cloisons ne montaient pas jusqu'au plafond; elles étaient ouvertes par le haut pour laisser librement circuler l'air. Les fenêtres n'avaient que des volets; quand elles étaient ouvertes, la chambre était très claire ; quand elles étaient fermées, la pièce était tout à fait obscure.

Dans un coin se trouvait un lit; dans un autre, une espèce de lavabo. J'obtins de la señora une cuvette en étain, du savon et la promesse de me monter beaucoup d'eau. Cette cuvette en étain dut me servir de *tub* pendant toute la durée de mon séjour.

La chambre, comme on le voit, ne brillait guère par le luxe de son ameublement.

Près de mon lit sur le plancher, s'étalaient quatre taches de bougie. J'en savais trop la mystérieuse signifiance. Je demandai à la señora quand avait eu lieu *ce dernier enterrement*. Elle m'avoua qu'une personne de passage était morte dans la pièce quelques semaines auparavant, et elle me cita le nom d'un Américain de Panama. Il se trouva que c'était un des malheureux qui avaient été jetés en prison et si injustement accusés d'avoir participé au vol des cinquante mille dollars en or du navire de guerre. Mon voisin le botaniste s'était également livré à une enquête, motivée par une découverte analogue ; il apprit aussi qu'un journaliste était récemment décédé dans sa chambre, emporté par une phtisie galopante.

* * *

La première nuit passée dans cette maison fut, pour moi, pleine d'anxiété. Ce n'est pas que les spectres des deux personnes mortes sous le même toit vinssent me tirer par les pieds. Je n'eus pas à me plaindre des revenants.

Mais les cloisons ouvertes, en même temps qu'elles livraient passage à l'air, donnaient accès aux chauves-souris fer de lance ; et ma bougie n'était pas plus tôt soufflée que le nocturne chasseur se donnait libre carrière autour de mon lit.

Mes souvenirs de vampires s'en mêlant, je ne pus m'endormir.

Tout d'abord, je me reprochai ma couardise. Si leurs mœurs bizarres et leur peu de conversation ont fait des chauves-souris un objet de répulsion pour certains peuples, il en est d'autres, au contraire, qui les regardent d'un œil moins défavorable. Les Caraïbes, par exemple, les assimilaient aux bons anges qui gardaient leurs maisons durant la nuit, et appelaient sacrilèges ceux qui les tuaient. Les Siciliens, eux, malgré la défense de Moïse, poussaient si loin leur amour pour ce petit mammifère volant, qu'ils en faisaient d'excellents pâtés. Spallanzani parle avec ravissement de ce mets délicat.

Je me rappelais aussi certaines particularités de ces bêtes lémuriennes; entre autres, celle qui caractérise les chéiroptères américains, du genre phillostome, et qui consiste à sucer le sang des hommes endormis.

Rendu hardi par la tranquillité de l'heure et du lieu, l'objet de mes terreurs voletait au-dessus de ma tête et me frôlait le visage de si près, que je sentais le courant d'air formé par le battement de ses ailes.

Bientôt, pensais-je, vaincu par la fatigue, ma paupière va se clore, et, profitant de mon sommeil, il s'abattra, le traître, sur ma gorge découverte; puis, éventant doucement la place où il se pose, pour anes-

thésier la morsure, il m'ouvrira délicatement les petits vaisseaux sous la peau, au moyen des papilles cornées et aiguës dont sa langue est recouverte...

...et demain matin, la señora, ne me voyant pas descendre, ameutera les voisins ; et l'on trouvera d'une part, dans un coin obscur de la pièce, une énorme chauve-souris gorgée, repue, et, de l'autre, le corps émacié d'un grand *gringo* exsangue.

Sur ce, je m'endormis et, le lendemain, me réveillai gai comme un pinson.

Au bout de deux ou trois nuits, ni mon ami le botaniste, ni moi, ne faisions plus attention aux vespertilions. Ces filles de Minée, métamorphosées en chauves-souris pour avoir méprisé les mystères de Bacchus, faisaient partie de la maison.

*
* *

La ville de David, chef-lieu de la province de Chiriqui, est bâtie au milieu d'une vaste savane. Par devant s'étend la ligne boisée des côtes ; le volcan, qui a trois anciennes bouches ignivomes, limite au loin la vue du paysage, par derrière.

David est une de ces colonies bizarres que l'on rencontre partout dans l'Amérique espagnole. Les maisons n'ont, tout au plus, qu'un étage, avec une vérandah en façade ; elles sont badigeonnées à la chaux, et le toit est, en partie, garni de tuiles rouges.

La vie des habitants, calme et sereine, au milieu d'une végétation luxuriante, n'est rompue que par la fièvre intermittente ou le grondement d'une révolution dans le pays.

*
* *

A ma première sortie, j'allai voir mon vieil ami, M. Mc Neil, savant archéologue, qui demeure à l'intérieur de la ville. Je le trouvai très malade; grâce aux soins que je m'empressai de lui donner et surtout grâce à sa bonne constitution, il fut bientôt sur pied.

L'appartement de M. Mc Neil, qui est un fureteur infatigable, est plein de curieux vestiges des temps préhistoriques. Nous causâmes longuement de ses trouvailles, qui sont des plus intéressantes.

On a trouvé dans les *guacas* de Chiriqui des spécimens nombreux d'objets se rapportant à ces âges écoulés. Les Indiens donnent le nom de *guacas* aux anciennes sépultures — le mot *guaca* signifiant tombe. L'histoire est muette sur les peuplades qui s'y trouvent enterrées.

Voici comment ces recherches ont été amenées.

En creusant une tranchée pour l'écoulement des eaux dans une forêt paisible, les terrassiers indiens trouvèrent une figurine en or. Cette découverte, qui date de loin déjà, éveillant leur cupidité, les indigènes se mirent à retourner le sol de la forêt, et des

centaines de gens ne tardèrent pas à faire comme eux.

On estime à plus de 400,000 dollars la valeur des objets en or amenés au jour, dans l'espace de cinq ou six ans. Malheureusement, tous les objets furent vendus au poids, pour leur valeur en métal, et mis au creuset.

Plus tard, des archéologues, s'intéressant à ces fouilles, se mirent de la partie; ils employèrent des terrassiers indigènes, et procédèrent avec méthode.

L'Indien découvre une tombe en frappant du pied sur le sol; dès qu'il entend un son creux, familier à son oreille exercée, il creuse à cet endroit et se trompe rarement. On y trouve les objets les plus variés, en pierre, or, jade, porphyre; des échantillons remarquables de poterie, des outils et des armes, des ornements en doublé; une espèce de pinchebeck, que l'on appelle *tumbago;* des ornements en cuivre et quelques instruments en os.

On rencontre un certain nombre de petites idoles en pierre de 20 à 25 centimètres de hauteur. On trouve encore une espèce de meule de 45 à 60 centimètres de long sur 30 à 38 centimètres de large, pour les plus grandes; elles ont, en haut, une concavité à laquelle s'ajustent des cylindres en pierre retrouvés dans les tombes. Ces cylindres figurent, le plus souvent, quelque animal; on en voit qui ont la tête et

les quatre jambes d'un félin : la queue, ordinairement, s'enroule sur la patte gauche de derrière et s'appuie sur celle-ci. Un type assez répandu de meule représente un petit tabouret de pierre, sans le moindre ornement. Ces meules servaient évidemment à moudre le grain.

Dans les tombes, on a également trouvé une variété infinie de lames et de hachettes en pierre, souvent très bien proportionnées ; leur fil était encore tranchant, bien qu'elles eussent été exposées, pendant de nombreux siècles, aux effets de l'humidité du sol.

La terre cuite est d'une élégance et d'une originalité rares. Elle offre la plus grande variété de types, qui témoignent non seulement une réelle habileté, mais aussi une certaine connaissance de l'anatomie du corps humain. Je ne pus m'empêcher d'établir un rapprochement curieux entre plus d'une de ces pièces et les anges du sexe mâle qui sont à la porte de l'église La Merced, à Panama. Certains échantillons, de forme classique, rappellent étonnamment, comme galbe et comme ornementation, les produits de l'art antique, les vases dits étrusques, par exemple, et les poteries cypriotes, dont il existe une si belle collection au Metropolitan Museum de New-York.

On peut sommairement diviser toute cette poterie en deux classes : celle qui est vernie et celle qui ne l'est pas ; la plupart des marques qu'on y voit sont faites avec une matière colorante rouge et noire.

Une série de dieux, qui rappellent les idoles du pays, petits êtres trapus, au visage triangulaire, et dont la poitrine est anormalement développée, se voit sur ces ustensiles ; presque tous étaient vernis et ornés. Il y avait aussi des hochets, gentiment construits, qui servaient à apaiser les enfants des temps préhistoriques. On a trouvé toutes sortes de sifflets — qu'on suppose avoir servi d'appeaux — dont les sons montent du grave au gazouillement.

On rencontre une variété innombrable de vases en terre jaune, qui servaient sans doute à la cuisine ; quelques-uns d'entre eux ont trois pieds ; ces pieds, évidés, contiennent des billes, en terre durcie, qui se déplacent quand on retourne le vase. Ces billes se voient à travers les rainures du pied. Plusieurs de ces vases portent encore des traces de feu.

Une autre variété de vases, non vernis, et de forme plus simple, est garnie de petites anses sur le côté, près du bord ; chaque anse figure la tête d'un animal.

Parmi les objets en or trouvés dans les guacas de Chiriqui, il y avait beaucoup de grenouilles. Ce batracien semble avoir été le type de prédilection choisi comme ornement par ces antiques peuplades. Le plus gros joyau de ce genre, en or pur, qu'on ait trouvé en cet endroit, pesait dix-huit onces. J'ai vu un très bel échantillon de cet ornement à Panama, lequel pesait six drachmes. Un autre joyau, réellement charmant, est un grelot en or, au bout d'un manche, identiquement

semblable au grelot de nos jours, sauf que l'on voyait, à travers la rainure, plusieurs petits morceaux de métal suspendus à l'intérieur de la boule. Lorsqu'on l'agitait, il rendait un son musical fort agréable à l'oreille.

Généralement, les ornements en *tumbago* figurent des oiseaux ou des grenouilles. Le tumbago me paraît être du cuivre recouvert d'une mince pellicule d'or. Dans une collection acquise par M. J.-H. Stearns, j'ai pu examiner un échantillon de ce genre de talisman, qui représentait un animal à crinière semblable à un lion. Il regardait en arrière, par dessus son corps, et la queue s'enroulait vers la gauche. Ce singulier ornement mesurait environ deux centimètres et demi de long; il était bien proportionné et portait, à sa partie supérieure, un petit anneau, pour être porté sans doute autour du cou. Le bas était complètement rongé par la rouille. Un autre échantillon, en bronze, représentait évidemment un roi couronné ; il avait été trouvé, me dit-on, aux environs de David.

On a lieu de supposer, d'après les squelettes et les objets trouvés dans les tombes, que les peuples primitifs de Chiriqui, de même que ceux du golfe de Panama, appartenaient à la même souche que leurs frères plus civilisés des hauts plateaux de l'Amérique centrale et de la côte orientale du Mexique.

La plupart des objets archéologiques recueillis par moi, durant mon séjour dans le Chiriqui, ont été

envoyés soit au collège universitaire de M. Mc Gill, à Montréal, soit à la Société d'histoire naturelle de cette même ville.

*
* *

M. Mc Neil me fit voir un dessin fait par lui, de la *pedra pintada*, ou pierre peinte, qui se trouve à quelques kilomètres de la ville de David.

Un matin, nous nous levâmes de fort bonne heure, M. Hübsche et moi, et nous nous mîmes en route pour aller voir ce monument curieux.

Nous traversâmes à cheval la délicieuse savane, dans toute son étendue, avant de pénétrer sous couvert de la forêt vierge qui se trouve sur la lisière.

Nous galopions bride abattue depuis notre départ, laissant derrière nous la rivière, les *corrals* des indigènes, avec çà et là une rancho, et les bestiaux pâturant en liberté.

Arrivés au bord d'un petit ruisseau, nous nous arrêtâmes pour laisser souffler nos montures et pour déjeuner. Après quoi, nous nous remîmes en selle, et notre course continua de nouveau jusqu'au soir.

Une rancho, qui se trouvait à peu de distance du monument, nous offrit un abri pour la nuit. Là, je fis connaissance avec une couchette du pays : c'est moelleux comme un bloc de granit.

Notre hôtesse avait « du monde », ce soir-là : nous étions quatorze à dormir dans cette petite rancho, sans compter les enfants et les chiens.

Aux premiers rayons du jour, après avoir pris le café, nous partîmes, sous la conduite d'un *practico*, ou guide, qui se trouvait être le fils de notre hôtesse.

Nous nous dirigeâmes sans retard vers la fameuse « pierre peinte ».

*
* *

Il ne s'agit pas ici d'un monument proprement dit, ce mot impliquant l'idée de construction ; c'est plutôt un mégalithe non construit, gros bloc de trachyte portant sur les côtés de nombreuses inscriptions. Quelle est la date de cette pierre ? Ici, tout moyen d'appréciation chronologique fait défaut. Elle est, sans doute, contemporaine des produits de la poterie trouvée dans la même province ; mais, comme je ne sais pas à quelle époque rapporter cette poterie, la question reste en suspens. On peut cependant affirmer, sans trop de témérité, que les inscriptions remontent à l'époque où s'élevaient les meilleurs édifices du Yucatan et du Mexique.

Après avoir fait une série de photographies de la « pierre peinte », nous retournâmes déjeuner à la rancho ; après quoi nous nous dirigeâmes vers David.

Chemin faisant, mon compagnon, botaniste émérite,

récoltait toutes sortes de plantes et de fleurs d'espèces rares ou de variétés inconnues. Les orchidées, surtout, l'intéressaient.

— Il est singulier, me dit M. Hübsche, de voir à quel point une espèce botanique reste localisée. C'est ainsi que le Brésil, qui est extraordinairement riche en orchidées, ne renferme pas un seul odontoglosse, alors que les pays limitrophes, comme la Colombie, en sont remplis.

Parmi les nombreuses variétés d'orchidées que renferme la Colombie, je citerai, d'une manière spéciale, la *peristera elata*, qu'on appelle vulgairement *flor del Espiritu Santo*. Elle pousse en terre, et non comme parasite sur un arbre ; elle rappelle un peu la rose trémière avant que la fleur de cette alcée soit ouverte. Sur sa corolle délicieusement parfumée, et d'une blancheur de cire, les anthères et le pistil simulent un petit groupe qui ressemble étrangement à une colombe minuscule, aux ailes tombantes, lavée de rose, en arrière d'une petite chapelle d'albâtre. On la trouve surtout aux environs de Gatun. Bien qu'on ait essayé, par milliers, d'élever cette orchidée en serre chaude, à l'étranger, je ne connais que deux cas où elle ait fleuri en dehors de l'isthme.

Vers le milieu du jour nous atteignîmes un petit plateau où des indigènes étaient en train de brûler l'herbe pour fumer le sol. L'incendie n'était pas sérieux, mais la fumée était considérable. Choisissant

l'endroit le moins intense, nous piquâmes des deux pour passer ventre à terre à travers ce brasier. Un instant, la chaleur fut excessive, suffocante, mais nous la surmontâmes sans que nos bêtes aient eu à en souffrir.

A midi, mon thermomètre de voyage indiquait 118° Fahrenheit. Nous étions de retour à la nuit.

*
* *

Deux jours après, nous repartions en excursion, non pas à cheval, cette fois, mais en bateau. Nous louâmes une *lança*, avec son batelier, pour nous conduire à travers les lagunes, les bouques, pertuis et bras du fleuve, jusqu'à une montagne éruptive qui s'élevait au loin.

Dans une lagune, nous nous trouvâmes en présence d'un gros squale qui se chauffait au soleil et faisait tourbilloner l'eau avec sa queue. Il glissa sous notre bateau, sans nous faire chavirer, et disparut.

Nous abordâmes dans une île délicieuse pour déjeuner.

Puis, reprenant notre navigation, par une lagune intérieure, notre batelier dirigea son embarcation vers un point du rivage où se déployait une forêt touffue de mangliers. Nous passâmes à travers une barrière, en apparence impénétrable, où les palétuviers étalaient, au bord de l'eau, le luxe de leurs racines en-

trelacées, et, mettant pied à terre, nous trouvâmes une rancho perdue au fond de ces jungles, où nous passâmes la nuit.

La maison était pleine de scorpions qui tombaient du plafond sur le plancher. Le scorpion, bête peu sociable et dont il faut se garer, est un homard en miniature, avec cette différence que le homard ne peut mordre que par devant, tandis que le scorpion mord par devant et pique avec la queue.

On chassa, jusqu'au dernier, les scorpions, avant de se livrer aux douceurs du sommeil.

Le lendemain, nous nous remettions en marche vers l'intérieur, traversant de nouvelles savanes, et notant avec soin l'aspect géologique du pays.

Nous rencontrâmes sur notre route plus d'une preuve, plus d'un témoignage muet des cataclysmes dont parle Humboldt, dislocations effroyables résultant des tremblements de terre et des éruptions volcaniques qui ont si profondément bouleversé cette partie du continent, couvrant de débris et de ruines le sol de la Colombie.

Notre course paraissait devoir se prolonger indéfiniment.

L'atmosphère était si claire, si limpide que les objets les plus éloignés semblaient à portée de la main.

Nous finîmes par atteindre une petite colonie du pays, où nous restâmes des heures à photographier les indigènes dans leurs demeures; puis, nous regagnâmes notre bateau et descendîmes vers la pleine mer.

Nous abordâmes à l'*isla de los Muertos*.

Je désirais particulièrement voir cette île, car on m'avait assuré qu'elle renfermait un gîte houiller.

Nous nous mîmes aussitôt à la recherche de la mine qu'on disait hantée par des gnomes ou des revenants. Nous ne rencontrâmes que des cochons sauvages. La veine de houille est recouverte d'une légère couche d'argile plastique; nous en emportâmes quelques échantillons. Depuis lors, j'en ai envoyé une partie au professeur Spencer Baird, à cette époque secrétaire de la fameuse société *The Smithsonian Institute*, de Washington.

Cette île renferme également des monuments couverts d'hiéroglyphes semblables à ceux découverts par Stéphens dans le Yucatan.

*
* *

Les indigènes, dans cette partie du pays, sont presque tous d'origine indienne, sans mélange de sang africain.

Les femmes ont une coutume d'aiguiser leurs

dents qui, je crois, est particulière à la contrée. Elles se font limer les dents de manière que la rangée supérieure se juxtapose à la rangée inférieure. On dirait deux scies blanches, dont les pointes triangulaires s'encastrent avec symétrie. C'est une mode chez ces dames, qui prétendent ainsi s'embellir.

Quant aux mœurs des gens de Chiriqui, je citerai Holton qui, dans son ouvrage sur la Nouvelle-Grenade, à propos d'une tribu indienne dans une partie éloignée de la Colombie, dit : — « Une coutume curieuse des Goajiros peut, je crois, s'étendre à d'autres tribus. Un oncle maternel est considéré comme un plus proche parent que le père. Voici la raison qui m'a été donnée par un de ces indigènes : l'enfant d'une femme peut fort bien être de son mari ou d'un autre homme ; mais, à coup sûr, le fils de la fille de sa mère doit être son neveu. »

J'ai lieu de penser que, dans certaines nations indiennes de l'Amérique du Sud, non seulement les propriétés, mais encore le pouvoir, se sont transmis conformément à cette loi un peu élastique.

CHAPITRE XVII

L'étiquette à Panama. — Amour de la danse. — Le deuil. — Les bijoux. — Costume des femmes du pays. — Les caïmans. — Une race de pygmées. — Les cafés. — Les cloches. — L'eau et les *aquadores*.

Le *sancocho* est un plat appétissant; il contient un peu de tout; sous ce rapport, il ressemble beaucoup à ce chapitre.

*
* *

L'éducation, dans l'isthme, est, à cette heure, concentrée tout entière entre les mains du clergé. Les nouvelles lois donnent à l'église, en fait, la direction des écoles.

Il y a pourtant à Panama une institution de demoiselles, le collège de la Esperanza, dont les professeurs sont Américains et Canadiens. La directrice est une femme expérimentée; l'enseignement est d'ordre supérieur et l'esprit de secte est absent.

Autrefois, l'isthme de Panama était célèbre par ses

roses magnifiques. Les rosiers, apportés d'Europe, donnent des fleurs toute l'année; et sous ce ciel embrasé, au lieu de pousser en buisson, ils deviennent de petits arbres dont la tige est aussi grosse que le poignet. Mais cette fleur a presque disparu de l'isthme. Je ne me rappelle guère avoir vu qu'un seul rosier dans les jardins du docteur Pacheco.

Quelqu'un a dit, en parlant des tropiques : « Les oiseaux ne chantent pas, les fleurs n'ont pas d'odeur. » Où donc ce voyageur avait-il le nez, les oreilles? Les fleurs y ont, au contraire, un parfum délicieux; même la famille des orchidées, qui fournit de si belles fleurs, exhale, le soir, une odeur pénétrante. Il est vrai que, le jour, ces plantes ne sentent rien.

Quant aux oiseaux, outre leur plumage chatoyant, ils chantent tout autant qu'ailleurs. Peut-être ce voyageur n'a-t-il vu que les urubus.

*
* *

En Colombie, l'étiquette est à rebours de celle qui règne chez nous. Par exemple, lorsqu'une personne arrive à Panama, elle envoie sa carte à toutes les familles avec lesquelles elle désire entrer en relations. Quelques jours après, ces familles font une visite chez la personne de qui elles tiennent la carte. Cette première visite de leur part est de rigueur, mais les visites suivantes sont facultatives.

Quand on quitte le pays, outre la carte P. P. C., on

insère habituellement dans une feuille de la localité une petite note sous le titre *Despedida*. C'est une sorte d'adieu collectif par lequel on se met à la disposition de ses amis, là où l'on va.

On a l'habitude de prévenir, pendant la journée, qu'on fera une visite le soir; autrement, votre arrivée inopinée serait très mal vue. Cet avertissement permet aux dames de faire un peu de toilette pour vous recevoir.

Quand on rend à quelqu'un sa visite, on vous fait entrer dans un salon très bien meublé. Au centre de la pièce, il y a une table et, de chaque côté, une rangée de chaises à bascule. Chaque visiteur s'installe et se balance tout en causant. Les gens les plus sérieux aiment à se bercer ainsi des heures entières, aussi bien en société que chez eux. C'est un spectacle assez comique tout d'abord pour un étranger, de voir ce va-et-vient continuel de six ou huit personnes au milieu d'une conversation des plus gaies ou des plus animées; on s'y fait pourtant, mais il faut du temps.

La coutume est essentiellement espagnole; je l'ai rencontrée maintes et maintes fois dans leurs colonies.

Les étrangers de tous les pays trouvent à Panama une hospitalité prévenante et généreuse. Les Colombiens, de même que les classes aisées de Porto-Rico, au Mexique et en Espagne, ont des manières char-

mantes; ce sont les gens les plus affables et les plus gracieux du monde. Ils ont — un peu plus accentuée — la politesse française du meilleur genre.

Avis aux célibataires : si un jeune homme fait plus de deux visites dans une maison où il y a des demoiselles, on en jase; s'il fait deux ou trois autres visites, on en déduit qu'il a des idées de mariage, et un ami de la famille est en droit de lui demander ses intentions. Cette habitude a pour résultat de refroidir plus d'un jeune visiteur dont les idées sont honnêtes, bien qu'il ne songe pas à se marier.

*
* *

Les Colombiens aiment passionnément la musique, le chant, la danse; aussi les bals qu'ils donnent sont-ils fort attrayants. Outre le quadrille, qui se rapproche du quadrille tel qu'on le danse en France, ils ont une polka lente et une *danzita* qui est spéciale au pays. Voici en quoi consiste cette dernière : cinquante ou soixante couples valsent dans une vaste salle, au son d'une musique qui est une rêverie; à un certain moment, ils s'arrêtent, font vis-à-vis avec le couple voisin, et l'on ne recommence la valse lente que lorsque la mesure change. C'est un coup d'œil ravissant. Sur l'isthme, on considère une guitare comme indispensable pour donner la mesure. Il est impossible de trouver des êtres plus gracieux; ainsi m'a une mere me disait un jour de sa fille — une superbe enfant — « c'est dans le sang. »

*
* *

Le deuil se porte de la façon la plus lugubre. Malgré le climat humide et brûlant, on s'habille en noir foncé pendant une année entière, voire même deux ans. Cette habitude cause, au point de vue de la santé, un très grand tort aux personnes de la haute classe. A l'intérieur des maisons, on recouvre les cadres des tableaux de nœuds en crêpe ; on répand autour de soi le plus de tristesse possible. Dans certaines contrées des Antilles espagnoles, les jeunes gens de la maison, quand ils ont perdu leur père ou leur mère, ne sortent pas de chez eux pendant douze mois ; les stores intérieurs sont fermés nuit et jour.

*
* *

Les bijoutiers indigènes se sont acquis une véritable réputation à Panama. Leurs chaînes de montre, et leurs colliers en fils d'or tressés sont fort beaux ; leurs bijoux, où les perles du golfe sont enchâssées dans l'or, captivent surtout par la chasteté de l'exécution. Les gens du peuple aiment beaucoup à se parer de piécettes d'or au col et aux oreilles.

*
* *

Les femmes indigènes portent une *pollera*, ample vêtement à volants, très décolleté — trop, peut-être — qui tombe à la ceinture, et une jupe qui arrive aux pieds. Autour de leur gros cou noir, elles s'embellissent de colliers à piécettes, agrémentés de perles

souvent d'une grande valeur ; elles ont aux oreilles des anneaux d'or fabriqués dans le pays et des fleurs dans la chevelure. Parfois, elles ajoutent une mantille. La robe est généralement d'étoffe blanche. Elles chaussent leurs pieds plats de pantoufles roses, vertes ou jaunes. Les bas brillent par leur absence. On voit ces femmes, affublées de la sorte, se rendre, en dodelinant, à l'église, avec un grand panama sur la tête. S'il fait du vent, les jupes flottent au gré de la brise, découvrant leurs pantoufles éclatantes et leurs pieds nus. J'ai lieu de croire qu'elles n'ont que leur robe pour tout vêtement.

*
* *

L'isthme de Panama est renommé pour ses caïmans ; il y en a de gros et de petits. On en compte, parmi les vieux, qui mesurent de quatre à cinq mètres de long ; ils sont fort dangereux.

A l'époque où d'Ojéda visita le Darien, ils étaient aussi nombreux qu'ils le sont aujourd'hui. Washington Irving raconte qu'un cheval, traversant une rivière, fut entraîné au fond par un de ces animaux. On en voit sur les deux versants de l'isthme ; le Chagrès en est plein. Étant en bateau dans la baie de Panama, j'ai vu, à trois ou quatre kilomètres du rivage, plusieurs alligators, de taille énorme, qui nageaient avec une effrayante rapidité. Il est probable que ces animaux, avec leur dos couvert d'épines, ont donné naissance à la plupart des histoires au sujet des serpents de mer,

*
* *

A la fin de l'année, une troupe d'Indiens, véritables pygmées, arrive à Panama, venant de l'intérieur. Ils n'entendent pas l'espagnol, et sont conduits par un homme qui paraît être leur chef. Ils font leurs emplettes et disparaissent jusqu'à l'année suivante. Ces indigènes, dit-on, habitent à quelques centaines de kilomètres, à l'intérieur du pays, et, bien que Colombiens, ne reconnaissent d'autre souveraineté que celle de leurs chefs. En tout cas, on n'essaye pas de les assujettir, et ils ne laissent aucun blanc pénétrer dans leur contrée. Ils sont de petite taille, mais trapus, forts, ont de long cheveux noirs, des yeux noirs, et la peau bronzée.

*
* *

Depuis l'avènement de M. de Lesseps dans l'isthme, plus d'une coutume parisienne s'est introduite avec les employés du Canal. C'est ainsi que, l'après-midi et le soir, on place de petites tables au dehors des cafés, où les chalands viennent déguster l'absinthe ou le mazagran. On a également l'habitude d'escorter les dames amies pour prendre, en leur compagnie, une glace sur la Plaza.

*
* *

Les vieilles cloches de la ville de Panama donnent aux nouveaux arrivés plus de bruit qu'ils n'en désirent. On les sonne à tout propos, ou plutôt on les frappe avec des barres de fer ; et comme chaque église

a un ou plusieurs de ces instruments de modèle différent, le vacarme qui en résulte est étourdissant.

*
* *

Panama n'a pas de réservoir d'eau potable ni de fontaine publique. La seule source, *El Chorillo,* est située à un kilomètre de la ville, au pied du mont Ancon. C'est le rendez-vous des lavandières, qui sont presque toutes des négresses.

On apporte l'eau sur des chariots et on la débite au seau. Si encore cette eau était pure, il n'y aurait pas trop à redire ; mais, la plupart du temps, on la puise au fond des vieux puits, qui se trouvent aux environs de la ville et qui remontent à l'époque de la conquête. Presque toutes les maisons ont une citerne où l'eau de pluie est soigneusement recueillie.

Dans un ravin attenant au cimetière dont M. Nicanor Obarrio est concessionnaire, j'ai compté trois de ces vieux puits, qui se trouvent de plusieurs pieds en contre-bas du charnier et reçoivent nécessairement les infiltrations qui en découlent. Cette eau est vendue aux *aguadores*, ou porteurs d'eau, qui, à leur tour, la débitent dans la ville. M. John Stiven et moi avons dénoncé cet abus. Lors de l'inauguration du nouveau cimetière, don Damaro Cervera, un mulâtre au teint clair, qui était alors président de la République à Panama, promit d'y mettre ordre. Il n'en fit rien et l'on continue à boire ce drainage de cimetière, tout en espérant se bien porter.

CHAPITRE XVIII

Le canal de Panama. — Historique. — L'île de Coïba. — Le Congrès international. — Fondation de la Société de M. de Lesseps. — Parts de fondateurs. — Tracé du Canal. — Aperçu de quelques difficultés à vaincre : la Culébra, ses éboulements, son déplacement; le Chagrès et ses inondations; le barrage de Gamboa; les paluds de Mindi et Maméi. — Gaspillages, erreurs, mensonges, faillite. — Contrat Eiffel. — Conclusion.

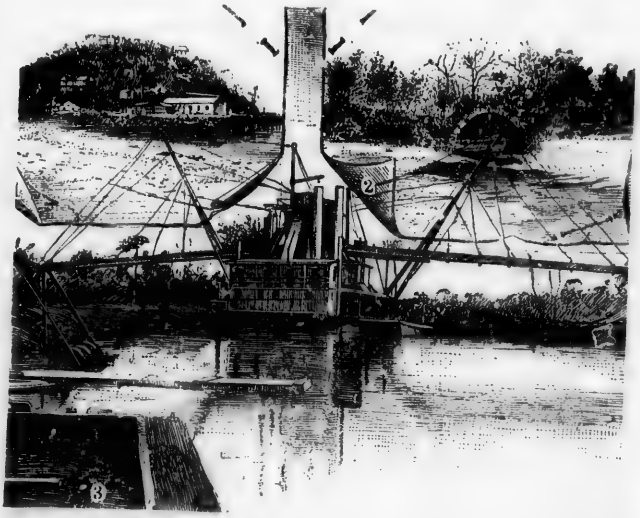
Ce n'est pas d'hier qu'on a eu l'idée d'établir, pour les vaisseaux, un canal interocéanique entre l'Atlantique et le Pacifique; cela date de trois cents ans au moins.

Un des premiers projets pour couper l'Amérique en deux remonte à 1520, lorsque Angel Saavédra, sept ans à peine après la découverte de la mer du Sud par Vasco Nuñez de Balboa, proposa de percer l'isthme du Darien.

On voit dans la bibliothèque municipale de Nuremberg une sphère faite par Jean Schoner, sur laquelle

est dessiné avec soin un passage à travers cette partie de l'isthme.

Trois ans plus tard, Fernand Cortez, alors vain-



1. L'ÎLE D'EL-MORO, GOLFE DE PANAMA. — 2. PONT DU XVIe SIÈCLE, A VIEUX-PANAMA. — 3. DRAGUE AMÉRICAINE DU CANAL INTER-OCÉANIQUE, PRÈS DE BOHIO-SOLDADO.

queur du Mexique, fit lever les plans de l'isthme de Téhuantépec, pour la construction d'un canal; mais lorsque le chef des *conquistadores* soumit son projet à Charles-Quint, le roi lui donna à entendre que le Nouveau Monde n'avait pas été découvert pour prendre

de l'argent à l'Espagne, mais bien pour lui en apporter.

En 1550, Antonio Galvao se fit connaître par quatre projets différents; chacun d'eux avait pour objet de construire une communication entre les deux océans dont une passait par l'isthme de Panama.

Mais les projets, depuis, se succèdent et se multiplient. Il faudrait un volume pour les décrire. Je me borne à constater que, en 1814, les cortès espagnoles enjoignirent au vice-roi de la Nouvelle-Espagne d'entreprendre le percement de l'isthme de Téhuantépec. Malheureusement, la guerre d'indépendance survenant, aucune suite ne fut donnée à cet ordre, bien que les plans eussent été dressés, en 1821, par le général Obégosa et que José de Garny ait obtenu, en 1842, une concession pour le Canal.

* * *

Cependant, le besoin d'un passage à travers l'isthme pour les voiliers et les paquebots doublant le cap Horn et parcourant environ 9,000 kilomètres de mer au lieu de 75 par la voie de Panama, se faisait d'autant plus sentir que le chemin de fer, construit de 1850 à 1855, par la Compagnie américaine, avait accru dans des proportions considérables le trafic sur cette langue de terre qui sépare les deux océans.

L'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud donnent vaguement, sur la mappemonde, l'idée d'une de ces bourses en étoffe qu'un anneau étrangle par le centre.

C'est par l'endroit étroit simulé par l'anneau qu'il s'agirait de creuser un canal.

On a indiqué quatre routes différentes qui, toutes, se trouvent comprises entre le golfe du Mexique et le golfe du Darien.

Il y a, au nord, le passage qui s'étend jusqu'à Téhuantépec; au-dessous, le projet de canal par le Nicaragua, où la présence d'un vaste lac intérieur facilite la besogne des entrepreneurs; plus bas, le tracé par l'isthme de Panama; plus bas encore, et tout à fait au sud, le passage par l'isthme du Darien.

*
* *

On discuta la question d'un canal interocéanique au Congrès des sciences géographiques qui se réunit à Paris en 1875.

Un comité français d'études se forma l'année suivante, sous la présidence de M. de Lesseps, assisté par l'amiral La Roncière Le Noury, président de la Société de géographie, et par M. Meurand, président de la Commission de géographie commerciale, en qualité de vice-président.

Puis, comme les études à entreprendre allaient entraîner à des dépenses assez fortes, une société civile fut constituée — on était en 1876 — à côté du comité d'études pour faire face à ces débours. Cette société avait à sa tête : MM. le lieutenant de vaisseau Lucien-

Napoléon Bonaparte Wyse et son beau-frère, le général Türr, plus tard président de la Société du Canal de Corinthe.

Les études commencèrent sur l'isthme.

Trois des membres payèrent de leur vie — c'est-à-dire l'incompensable ! — leur dévouement à la cause : Bixio, Brooks et Mousso. C'est peu, en somme, étant donné les anonymes depuis. Les hommes n'ont rien fondé sur ce globe — quand ils ont fondé quelque chose ! — sans mêler leurs ossements aux matériaux des fondations.

Ces morts n'arrêtèrent pas leurs compagnons, qui poursuivirent l'entremise commencée.

MM. Bonaparte Wyse et Armand Reclus revinrent en France, apportant leurs études sur les différents passages à même d'être adoptés.

*
* *

Ici, je prends la parole pour un fait personnel.

J'ai parlé des îles de la baie de Panama, mais je n'ai rien dit à propos de Coïba, la plus grande de toutes et la plus importante, au point de vue stratégique, des îles sur le versant occidental du littoral américain.

Coïba a une superficie de 333 kilomètres carrés ;

elle est bien arrosée, riche en forêts; elle présente, sur le rivage, un mouillage sûr : le port de Damas.

Antérieurement à la vente de terrains faite par la Colombie à la compagnie du Canal, cette île fut visitée par une commission venue de France, sous la direction de M. M. Harel, beau-frère de M. de Lesseps.

Cette commission, ostensiblement envoyée pour de simples achats de terrain, avait pour objet réel l'acquisition, pleine et entière, de l'île importante de Coïba; elle comptait, au nombre de ses membres, le lieutenant Lalanne et le Dr Cambon, tous deux appartenant à la marine française.

Lors d'un banquet donné en l'honneur de la commission chez l'agent supérieur de la compagnie du Canal, on discuta longuement cette idée d'acheter, en toute propriété, l'île de Coïba, afin d'avoir un *point d'appui* pour la compagnie et d'y établir une colonie française.

Le secret, mal gardé, devint, en quelques heures, celui de Polichinelle.

Comme journaliste chargé spécialement de renseigner la *Gazette* de Montréal sur toute phase se rapportant au canal projeté, j'envoyai un article explicatif de la combinaison à mon journal, en même temps que l'agent de l'*Associated Press* — sorte d'agence Havas des États-Unis — transmettait une dépêche télé-

graphique au bureau central, à New York, qui, à son tour, distribuait la nouvelle, le jour même, aux sept cents et quelques feuilles quotidiennes que représente cette association en Amérique.

Vingt-six heures après, M. de Lesseps démentait le fait par voie télégraphique, de Paris.

Ce qui n'empêcha pas la commission — comme si de rien n'était — de visiter, par le menu, l'île de Coïba.

La commission fit une excursion vers le Chiriqui et, après une absence de plusieurs semaines, revint dans l'isthme, d'où elle repartit pour la France, afin de soumettre son rapport à la Société d'études du Canal.

Depuis lors, la compagnie a vainement essayé de se faire allouer l'île de Coïba, qui commande l'entrée du Canal, sur le Pacifique.

Les correspondants qui fournirent au monde cette véridique et importante nouvelle n'ont pas été décorés.

* * *

Entre les différents projets qui s'offraient pour un Canal interocéanique, on avait l'embarras du choix.

M. de Lesseps fit semblant d'y voir une « grave responsabilité ». Il demanda à la partager avec un Con-

grès international de savants. Le monde entier devait fournir des délégués à cette réunion.

Il convoqua donc, le 15 mai 1879, une conférence pour décider, non du choix de la meilleure route à suivre, mais bien de celle qui, à son gré, était la meilleure et se vendrait au plus haut prix, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

Les procès-verbaux du meeting sont là pour attester la vérité du fait.

Sur 136 personnes convoquées, figurent 74 bons Français, admirateurs quand même de M. de Lesseps, et 62 étrangers, tous éminents, mais moins enthousiastes, peu portés à la rêverie, bonnement sincères dans leur désir d'aider à une œuvre généralement utile, ou, si vous le voulez, ennemis acharnés de l'entreprise. Cela revient au même, puisqu'ils étaient en minorité.

Les étrangers se trouvaient en présence d'une salle dont l'opinion était faite d'avance et où leurs vues, fondées sur l'expérience, n'avaient que faire de se produire.

Quoi qu'il en soit, ceux qui étaient venus de loin, dans l'espoir d'assister à une conférence sérieuse, s'en retournèrent tristement déçus.

M. de Lesseps était le maitre de la situation, et la

route choisie par lui, en quelque localité qu'elle se trouvât, devait être celle que la majorité adopterait.

Ce choix tomba nécessairement sur la voie de Panama, grâce à une entente préalable entre M. de Lesseps et son protégé, le lieutenant Bonaparte Wyse, homme accompli et galant officier de la marine française, mais dont les études, même sur la ligne de canalisation adoptée, étaient, sinon nulles, du moins absolument insuffisantes.

Le 29 du même mois de mai, c'est-à-dire après une quinzaine de jours consacrés aux recherches abstruses des comités techniques, le congrès se réunissait de nouveau en séance générale et, par 78 *oui* sur 98 votants, il adoptait la conclusion suivante :

« Le congrès estime que le percement d'un canal interocéanique, à niveau constant, si désirable dans l'intérêt du commerce et de la navigation, est possible, et que ce canal maritime, pour répondre aux facilités indispensables d'accès et d'utilisation que doit offrir, avant tout, un passage de ce genre, devra être dirigé du golfe de Limon à la baie de Panama.

Cette résolution fut votée, dis-je, par soixante-dix huit membres. Huit membres votèrent contre, parmi lesquels M. Lavalley et M. Eiffel ; douze se sont abstenus ; trente-huit s'étaient retirés, écœurés.

C'est un avocat de M. de Lesseps qui, au cours

d'un procès, découvrit le pot-aux-roses de cette petite supercherie internationale. Ce défenseur avait cru devoir se servir des expressions suivantes au profit de son client : « Car, — dit l'avocat en parlant de M. de Lesseps, — c'est sur son avis que Wyse et Armand Reclus entreprirent leurs explorations, et la confiance des capitalistes était stimulée par la certitude qu'il se placerait à la tête de l'entreprise *quand le moment serait venu.* »

*
* *

M. Bonaparte Wyse, avant de se présenter au congrès international, avait eu soin de solliciter — et avait obtenu — du gouvernement colombien la concession du Canal projeté.

C'est à la suite de ce congrès seulement qu'on s'aperçut que, en dehors des épures fournies par le chemin de fer de Panama, il n'y avait ni plans, ni coupes, ni dessins, ni devis, qui eussent une valeur quelconque pour la construction d'un canal sur l'isthme.

On se trouvait face à face avec l'inconnu.

On organisa une commission technique. Cette commission comprenait le colonel George M. Totten, ingénieur en chef du chemin de fer de Panama ; le général W. W. Wright, du génie des États-Unis ; le général Dirko, Victor Dauzats, E. Bouton, Pédro A. Sosa, Alexandre Ortega, C. Couvreux fils, Gaston Blanchet, et un grand nombre d'ingénieurs, de géologues et d'hommes de science.

Cette petite armée, avec M. de Lesseps en tête, visita l'isthme dans les premiers jours de 1880, pendant la sécheresse, c'est-à-dire le meilleur moment de l'année.

*
* *

De retour en France, M. de Lesseps se mit en campagne pour trouver les capitaux nécessaires à son entreprise.

Une société, dite « Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama », fut constituée le 3 mars 1881.

Cette société avait pour objet : 1° La construction d'un canal maritime de grande navigation entre les océans Atlantique et Pacifique ; 2° l'exploitation du Canal et les entreprises qui s'y rattachent ; 3° la construction ou l'exploitation de toutes lignes de chemins de fer que la société croirait devoir construire ou acheter dans les parages du Canal ; 4° l'exploitation des terrains concédés et des mines y contenues.

Ces terrains consistent en une bande de terre de 200 mètres de largeur sur chacun des côtés du Canal et le droit à 500,000 hectares, ailleurs.

La société civile, celle qui avait à sa tête le lieutenant Bonaparte Wyse, recevait, en représentation de son apport — la concession colombienne — 5 millions en espèces et 5 millions payables en 10,000 actions libérées, autant dire 10 millions de francs,

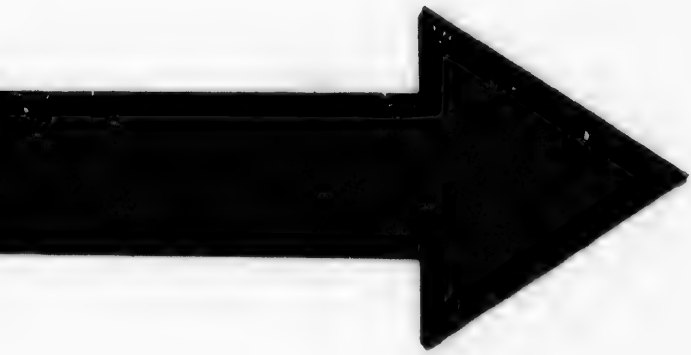
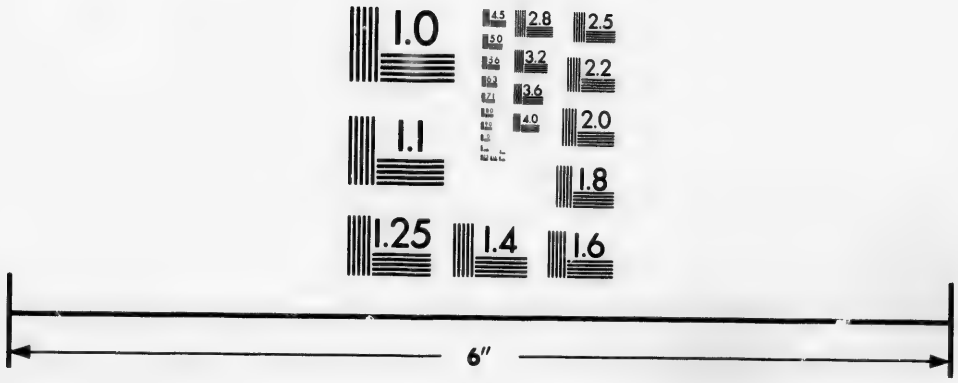


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
2.5
3.2
3.6
4.0
2.2
2.0
1.8
1.0

Le capital social fut fixé à 300,000,000, divisés en 600,000 actions de 500 francs.

Il fut créé, en outre, 900 parts de fondateur, qu'on divisa ensuite en dixièmes, soit 9,000 parts, donnant droit chacune à un neuf millième de 15 p. 0/0 des bénéfices nets de l'entreprise, et dont la répartition fut laissée aux soins de M. de Lesseps.

Ces parts de fondateur, généralement on les garde, surtout lorsqu'une affaire promet d'être fructueuse. Elles n'ont rien coûté à ceux qui les reçoivent, si ce n'est la peine d'écrire une lettre polie de remerciements à la société.

Il y a lieu de croire que la compagnie — trois ans à peine après sa fondation — constatait déjà l'impossibilité où elle était de mener à bien l'entreprise commencée, puisque nous voyons, en 1884, les bénéficiaires vendre leurs parts de fondateur à la Bourse de Paris. Les promoteurs de cette « grande œuvre désintéressée de civilisation » — pour employer une des belles phrases de M. de Lesseps — empochèrent, de ce chef, pas mal de millions.

Le conseil d'administration fut ainsi composé : M. le comte Ferdinand de Lesseps, président-directeur ; MM. C.-A. de Lesseps, W. Séligmann, de Montdésir, vice-présidents ; Allavène, de Circourt, Cottu, Ch. Cousin. J.-B. Daubrée, Marius Fontane, Harel, Max Hellmann, Victor de Lesseps, Th. Motet, Motet-

bey, colonel comte de Moucheron, baron Poisson, Ernest Prévost, Rapatel.

*
* *

Le Canal prend son point de départ à Colon, sur le bord de la mer.

Passant tout d'abord à travers les terrains bas et marécageux, il s'élève ensuite graduellement par une courbe à peine perceptible, tant elle approche de la ligne droite, jusqu'à Gatun et Los Hermanos, qui se trouve à six mètres et demi au-dessus du rivage maritime et à quinze kilomètres et demi de Colon.

A Frijolès, c'est-à-dire à 32 kilomètres de son embouchure, le Canal atteint une hauteur de 13 mètres; sur la route, on rencontre une croupe de 55 mètres entre Bohio-Soldado et Buena-Vista.

Entre Frijolès et Maméi, le Canal fait un coude; il atteint, en moyenne, 16 mètres et demi d'élévation à ce dernier point, qui est à 44 kilomètres et demi du littoral, après avoir traversé des collines de 28, 33 et 42 mètres de hauteur.

A Matachin, près de laquelle s'élève une croupe de 56 mètres, on est à 50 kilomètres de Colon; ici le Canal décrit une courbe légère et le sol atteint une altitude moyenne de 18 mètres.

Le complément du Canal, jusqu'à Panama, est presque en ligne droite.

De Matachin à Culébra (63 kilomètres), le terrain plus accidenté offre une série de collines et d'escarpements qui vont de 33 à 80 mètres et jusqu'à 113 mètres à Culébra, faite de partage et point culminant.

Le Canal descend alors jusqu'à Rio-Grande (68 1/2 kilomètres), qui est encore à 10 mètres d'élévation.

De Rio-Grande à La Boca, le Canal traverse 10 kilomètres de nouvelles terres basses et marécageuses, s'abaissant peu à peu jusqu'au niveau de la mer, où il se trouve à 77 kilomètres de son point de départ à Colon.

Pour obtenir la profondeur nécessaire, il y a lieu de creuser le fond de la mer jusqu'à un endroit, près des îles Périco, à 7 kilomètres plus loin.

Les ports qui se trouvent aux deux extrémités du Canal — Colon et Panama — exigent également des travaux de dragage pour faciliter les approches aux navires.

En général, le Canal suit le chemin de fer de Panama.

*
* *

Quelles sont les dimensions du Canal?

Le Canal, sur une longueur de 75 kilomètres 623 mètres, aura de 22 à 24 mètres au plafond, c'est-à-

dire au fond; et de 30 à 50 mètres de large au plan d'eau, le tout avec une profondeur de 8 mètres 50 à 9 mètres.

Les courbes ont un rayon minimum de 2,000 mètres.

*
* *

S'il ne s'était agi que de creuser simplement un ruisseau dans un pays plat, à travers des sables sans consistance, avec la main-d'œuvre pour rien, comme à Suez, il y a beau jour que le Canal interocéanique serait un fait accompli. On n'aurait même pas attendu l'avènement de M. de Lesseps pour entreprendre la chose.

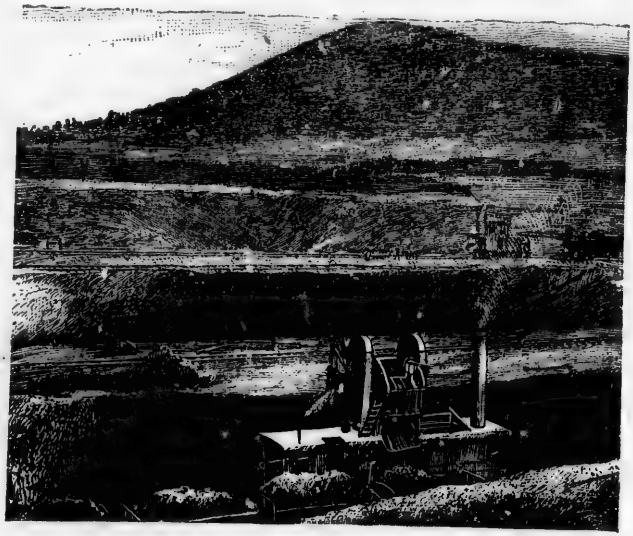
Mais le problème est tout autre.

A Suez, il ne pleut pas; à Panama, il tombe des torrents d'eau. A Suez, on traverse une grande plaine de sable; à Panama, on coupe une région montagneuse et on aura à creuser le roc. A Suez, il y avait un gouvernement local qui aidait l'entreprise; à Panama, il n'y a rien à attendre de la Colombie. Suez était près d'Europe, dans un pays sain; Panama est loin de la France, dans une région malsaine.

Les Américains ont consacré un quart de siècle et vingt millions aux études d'un canal interocéanique: ils ont choisi Nicaragua comme le seul passage possible entre les deux mers.

Pour donner une idée du travail prodigieux qu'exige une coupure à Panama, je vais soumettre un petit calcul au lecteur.

Les dimensions ci-dessus attribuées au Canal com-



TRANCHÉ DE LA CULÉEBRA, A 369 PIEDS ET DEMI AU-DESSUS DU NIVEAU DE LA MER

portent, à la Culébra seulement, un cube de 20 millions de mètres qu'il faut extraire sur une longueur de huit kilomètres et porter au loin. Les berges du Canal à cet endroit descendront à 45 degrés. Les sondages ont rapporté partout des couches d'argile

glissante qui ne promettent pas des talus bien solides. Fera-t-on des murs pour les soutenir ? Et ces murs mêmes empêcheraient-ils le glissement d'une montagne ? Le moindre tremblement de terre, comme celui de 1882, qui a jeté bas la façade de la cathédrale de Panama, déterminerait une catastrophe incalculable. A quel degré faudra-t-il abaisser l'inclinaison des talus pour éviter toute chance de glissement ? Alors, le cube de déblai s'accroît dans des proportions folles, puisque les branches du V qui forme la coupe des talus se prolongent à travers de véritables montagnes, dont la Culébra n'offre qu'une dépression minimum.

Mais, il faut bien le dire, il n'y a pas que des difficultés techniques à vaincre ; il y a aussi le climat, l'impossibilité de trouver des ouvriers, les caprices de la nature, les éboulements, l'effort d'une végétation exubérante, qui détruit l'œuvre de l'homme à mesure qu'elle avance ; il y a les éléments, la maladie, la mort.

Cette montagne de la Culébra, qui s'élève à 113 mètres au-dessus du niveau de la mer, est formée d'énormes rognons volcaniques qui séparent des couches de matière friable ; son sommet paraît comme un chaos de roches basaltiques mêlées par le soulèvement des volcans. C'est un des plus formidables obstacles qu'on rencontre sur la route et qu'il faut couper en deux.

On avait tout d'abord calculé, à raison de un mètre

sur dix, l'angle à donner aux talus de cette profonde tranchée. Mais une telle pente, presque verticale, serait impossible dans un pays où les pluies sont diluviennes, et où le Chagrès, torrent parfois impétueux, monte souvent, après une averse, de 6 mètres entre ses berges. Pour avoir la stabilité nécessaire, il faut, de toute nécessité, donner aux talus une pente qui équivaut à un angle de un mètre sur quatre.

Figurez-vous une tranchée haute de 113 mètres sur l'axe et 140 mètres par côté, soit plus de deux fois la hauteur des tours de Notre-Dame de Paris, avec une largeur de 30 mètres au plan d'eau. Supputez ensuite la masse de déblais à enlever entre deux lignes s'écartant de bas en haut, à raison d'un angle de 1 mètre sur 4, sur une distance de 8 kilomètres et une largeur de 1,200 mètres, au sommet. Vous aurez alors une idée du travail colossal que nécessite un percement de ce genre.

*
* *

Autre question qui demande une solution : comment éviter l'accumulation des sédiments et des éboulements qui se produisent à la Culébra? En 1886, 78,000 mètres cubes de terre glissèrent dans le lit du Canal; il a fallu au moins six semaines pour réparer le dommage.

Le flanc de la montagne, sur une de ses faces, est un composé de sables d'alluvion et de conglomeré. Pendant la saison humide, le dépôt superficiel se sature

d'eau et ne tarde pas à être entraîné sur la pente lisse, vers le lit du Canal. Pendant la sécheresse, l'argile se contracte; il en résulte de larges crevasses qui amènent de nouveaux éboulements.

Le pire, c'est la montagne elle-même qui, peu à peu, se déplace; sa masse entière glisse vers le lit du Canal, à raison de 30 à 45 centimètres par an. La cause de ce déplacement vient des travaux qui se font à sa base et lui enlèvent un contrefort naturel.

Mais la Culébra n'est qu'une des difficultés qui s'offrent sur la route.

*
* *

Il y a aussi le Chagrès, obstacle bien autrement formidable.

Le col de la Culébra forme le faîte de partage des eaux entre les deux océans. Sur les pentes de la montagne coulent, de tous côtés, des torrents qui descendent vers la plaine et vont se jeter dans la mer. Parmi eux se trouve le Rio-Chagrès, que le Canal rencontre plusieurs fois sur son trajet.

A la saison des pluies, le Chagrès se gonfle sous ce ciel diluvien; il a des crues subites qui causent des inondations redoutables. Il monte, parfois, de 6 mètres en une nuit et est alors aussi large que la Seine, à Paris. Il charrie dans son cours rapide, non seulement des arbres énormes, mais encore de véritables

îlots garnis d'une végétation luxuriante et peuplés d'animaux d'assez grande taille, tels que des tatous, surpris par le glissement des terres sur le flanc des collines.

Vouloir endiguer, sous les tropiques, un fleuve qui arrose tout un pays, me paraît un rêve.

Le débit du Chagrès s'élève à 134,000 litres pendant la saison pluvieuse, et à 666,000 litres, à la seconde, pendant les crues annuelles, qui durent habituellement quarante-huit heures. En novembre 1879, il y a eu une crue exceptionnelle, et l'écoulement du Chagrès a atteint 1,930,000 litres à la seconde pendant six jours, soit 100 millions de mètres cubes d'eau à diriger vers la mer. Il y avait 6 mètres d'eau sur un parcours d'environ 48 kilomètres, au-dessus de la voie ferrée. M. Pédro Sosa, ingénieur colombien attaché au Comité d'études, a pris, lors de cette inondation, un canot à la « Colline du Tigre », qui se trouve à 14 kilomètres de Colon, et s'est rendu à Empérador, c'est-à-dire à 43 kilomètres plus loin, par voie d'eau, sur l'emplacement même du Canal aujourd'hui projeté.

C'est assez dire les dégâts qu'une masse pareille de liquide, subitement entraînée, pourrait faire aux berges molasses et fluentes d'un canal qui se trouve en contrebas du chemin de fer.

Que faire de ces chutes d'eau torrentielles? Les déverser dans le Canal est impossible, car il faudrait

élargir de beaucoup son lit, et l'on aurait, d'ailleurs, à craindre des courants terribles qui entraveraient le passage des navires.

On a donc imaginé d'établir, de chaque côté du Canal, des canaux de dérivation pour conduire à la mer le surplus des eaux s'écoulant sur chaque rive, c'est-à-dire de construire trois canaux au lieu d'un!

On ne sait pas encore ce qu'il faut faire pour dompter le Chagrès. C'est un problème insoluble. M. de Lesseps est d'avis qu'il faut ériger un gigantesque barrage à Gamboa. Ce barrage, construit en pierres de taille solides, aurait pour objet d'arrêter dans son cours et de détourner plus d'un million de mètres cubes d'eau! Il aurait 47 mètres de haut, 330 mètres d'épaisseur, 1,050 mètres à la base, et plus de 2 kilomètres de longueur au sommet.

M. de Lesseps — cet homme ne doute de rien — estime à 100 millions ce seul barrage cyclopéen; il faudrait cinq ans, au moins, pour le construire.

Quand on songe que, dans ces parages, il n'y a pas de fond solide, rocailleux, pour asseoir cette digue sans pareille au monde, on reste confondu devant l'effronterie du projet.

*
* *

Un des ingénieurs du Canal me disait : — L'endiguement du Chagrès est une tâche sans espoir. Je suis

Français et je devrais me taire; mais, que voulez-vous? c'est la vérité.

*
* *

Ayant ainsi rapidement esquissé les difficultés offertes par le percement de la Culébra et le barrage de cette indisciplinable rivière, le Chagrès — dont on peut dire que si la compagnie n'a pas raison d'elle, elle aura sûrement raison de la compagnie — examinons le dernier des obstacles invincibles que rencontre M. de Lesseps dans son projet de canalisation à Panama.

Il s'agit des marécages, terres meubles, alluvions, sables mouvants de Maméi, et de Mindi, près de Colon, à l'intérieur du pays, dont il faut absolument se débarrasser, sinon la navigation sur le Canal est impossible. On se propose — après avoir détourné le Chagrès — d'utiliser ses eaux pour balayer vers la mer cet amas prodigieux de sable et de détritus.

Mais alors, que devient Colon, avec son havre à eaux profondes, dans la baie de Limon? Son port sera obstrué, l'entrée du Canal s'engorgera, et cette entrée n'offre guère, à l'heure actuelle, que trois mètres et demi d'eau sur une largeur maximum de 40 mètres.

Ce n'est pas tout. Lorsque la compagnie du Canal dressait ses derniers plans, M. de Lesseps et sa com-

mission technique, dans leur examen superficiel, ne virent dans cette localité qu'un marais, c'est-à-dire un terrain plus ou moins étendu dont la surface est habituellement couverte d'eau stagnante, et dont le sol est formé par un limon composé d'argile et de débris plus ou moins altérés des végétaux nombreux qui s'en élèvent.

Imaginez-vous la stupéfaction de la compagnie lorsque, trois ans après s'être installée dans l'isthme, elle apprit qu'un vaste banc de roches très dures, de formation coralioïde, se trouvait au-dessous des eaux paisibles de ce marécage pestifère.

Ce sont les ingénieurs américains qui ont signalé ce léger obstacle.

De plus, sur le versant opposé de l'isthme, vers Panama, ces mêmes trouble-fête ont découvert, sous les marais, à une profondeur de quatre à cinq mètres, une énorme couche de roches volcaniques.

Les matériaux à excaver consistent, dans les marais et terres basses du Chagrès, en alluvions très fins ; ailleurs ce sont des rochers solides, de l'argile mélangée à des conglomérés et à du tuf ou cendres volcaniques comprimées, dans le Cerro-Culébra. De Culébra à Panama, ce sont des rochers pyroxéniques, du tuf volcanique, des conglomérats, qui prédominent.

La somme totale de matériaux à enlever dans le

Canal proprement dit, y compris les canaux de dérivation, s'élève à 119,262,312 mètres cubes.

*
* *

Après huit ans de travaux, au moment précis où, suivant les prévisions premières, le canal de Panama aurait dû être ouvert à la navigation, l'entreprise de M. de Lesseps aboutit à quoi ?

A la faillite.

Ce résultat était prévu.

Pourtant, la compagnie avait trouvé tout l'argent dont elle avait eu besoin. Le congrès international de 1879 avait estimé à 843 millions le coût des travaux. La compagnie a encaissé treize cent cinquante millions.

Cette somme aurait dû suffire, d'autant plus que, en dernière analyse, le projet primitif d'un canal à niveau avait été abandonné.

L'adoption du projet d'un canal à écluses devait, en effet, réduire considérablement la dépense.

*
* *

A quelles causes attribuer ce désastre ?

D'abord, à la simple, inéluctable et incommensurable bêtise d'une nation éternellement généreuse.

Cette nation s'appelle le peuple français.

La France, malheureusement, a toujours apporté dans ses opérations politiques et commerciales les défauts et les qualités du tempérament national, de son caractère enthousiaste et prime-sautier. Elle s'engoue trop facilement d'un homme et elle met, dans les questions à discuter, une part trop large de sentiment et d'amour-propre irréfléchis.

M. de Rothschild — qui n'est pas Français, quoiqu'il habite la France depuis qu'il y est né — n'a rien perdu par cet effondrement. Peut-être s'occupera-t-il de l'affaire plus tard, quand le gros œuvre, c'est-à-dire le plus coûteux, aura été fait.

Aussi n'est-ce pas aux richissimes banquiers de son genre que M. de Lesseps fait appel.

M. de Lesseps — dont le nom restera éternellement attaché à cette immense débâcle et qui figurera dans l'histoire, à côté de celui des Bontoux et des Fœder — s'adresse, avec une finesse dont il faut constater l'habileté, aux petites gens en général, qui apportent leurs épargnes sans hésiter, croyant faire œuvre patriotique et nationale.

C'est l'histoire bien connue du mendiant parisien qui évite les arrondissements riches, où on ne lui donne jamais rien, et qui, né malin, recherche les quartiers populaires où il « travaille » profitablement.

Ce peuple — dont je suis, car tout bon Canadien se considère un peu de souche française — a un défaut terrible, c'est de se mettre sans cesse dans la culotte d'un seul homme.

Si, par hasard, cet homme a la diarrhée, toute la nation a la foire.

Je crois qu'il est temps de mettre un frein, fût-il d'or, à ce funeste travers.

* * *

La persistance âpre et brutale d'un homme à soutenir quand même, jusqu'à la dernière heure, un projet qui, aux yeux de toute personne désintéressée, est absolument irréalisable, a quelque chose de particulièrement honteux.

On se demande quel but indevinable peut avoir cet homme, si ce n'est celui de s'enrichir.

Dépenser un milliard cinq cents millions, passe encore.

Mais vouer à la mort tant de malheureux ouvriers, inutilement, sans espoir de réussite, à quoi bon ?

Car, non seulement les travaux du Canal isthmique ont englouti d'énormes capitaux péniblement amassés, mais des milliers et des milliers d'existences humaines ont été bénévolement sacrifiées à la chimère

de cette entreprise, célébrée comme une œuvre de civilisation, alors qu'elle a causé plus de deuils et plus de ruines qu'une expédition tonkinoise. Un gouvernement qui aurait engagé le budget et les soldats de la France dans un pareil gouffre eût été honni, montré au doigt, couvert de huées, de malédictions.

*
* *

Vous avez pourtant en France un homme intègre entre tous.

J'ai nommé Élisée Reclus.

M. de Lesseps n'est ni un ingénieur, ni un géographe, et il s'en vante.

M. Élisée Reclus, qui ne se vante de rien, a toutes les capacités requises pour juger sainement d'une entreprise dans le genre de celle dont M. de Lesseps s'avoue l'avant-dernier des ignorants. Je dis l'avant-dernier pour ne décourager personne.

L'admirable monument géographique à l'érection duquel, avec une persévérance égale à son savoir et à son honnêteté, ce Strabon français aura consacré si utilement, pour le progrès général, une notable partie de sa vie, était une garantie de compétence que nul autre au monde ne pouvait fournir.

Pourquoi ne l'avoir pas consulté, celui-là ?

*
* *

On ne dira pas, cette fois, que les Anglais n'ont pas

vu clair en s'abstenant de participer à une entreprise qui, engagée comme elle l'était, ne pouvait aboutir qu'à la honte et à la ruine.

Le gaspillage de Suez rec ommençait à Panama.

SIÈGE DE LA COMPAGNIE DU CANAL INTEROCÉANIQUE, SUR LA PLAZA, A PANAMA

M. de Lesseps, généreux comme un voleur, prodiguait l'or à pleines mains pour toutes sortes de choses, excepté le Canal: hôpitaux, écuries, fermes, chapelles, cimetière, *sanitarium* de Taboga, dépôts, logements, routes aux environs de la ville, che-

min de fer de La Boca, usines, ateliers, château de plaisance et wagon-salon de M. le directeur général, hôtel de la compagnie, maisons d'habitation du haut personnel, imprimerie, observatoire météorologique, achats de terrain, que sais-je encore! En voilà déjà pour plusieurs centaines de millions. Il s'est payé le luxe de vingt-huit hôpitaux, c'est-à-dire autant, sinon plus qu'il n'y en a à Paris. Et puis, l'hôpital à Panama, qui a coûté plus de 10 millions, n'en représente pas 4; les écuries, qui ont coûté 7 millions, n'en valent pas 2; et ainsi du reste.

A Colon, où se trouve l'entrée du Canal, un simple dragage aurait suffi pour établir un passage; on n'avait qu'à consolider les talus pour avoir tout de suite les docks nécessaires où les navires auraient pu embarquer ou débarquer leurs marchandises. Les droits de douane et le temps économisé eussent, en partie, fait face aux dépenses, outre qu'on créait un port au Canal et qu'on mettait les maisons à l'abri d'un coup de vent comme il en vient parfois du nord.

Au lieu de cela, on a procédé à de grands travaux de remblayage; on a cherché à recouvrer des terrains pour y construire de beaux bâtiments, on a dépensé 25 millions à des édifices enfouis dans un coin qui se trouve exposé à subir les ravages de la première galerne arrivant du septentrion, par la baie du Limon.

L'établissement hospitalier, au pied du mont Ancon

ferait honneur à n'importe quelle ville. Les bureaux de la compagnie qui occupent toute une façade de la Plaza, sont des plus imposants. Panama est, à coup sûr, redevable à la compagnie de toutes les améliorations qu'on y voit. C'est magnifique, mais ce n'est pas le Canal.

On ne pouvait, cette fois, prêter à la perfide Albion des sentiments hostiles, ni attribuer, comme à lord Palmesrston, quelque vilain mot à son premier ministre, pour stimuler en France la vanité nationale et mieux traire cette bonne vache à lait qui s'appelle le petit capitaliste.

On ne dira pas, non plus, que les États-Unis ont entravé les travaux; le drapeau étoilé brille plutôt par son absence à Panama, et les Américains ont mis au rancart, pour le moment, la fameuse doctrine de Monroe, si chère à leur cœur.

*
* *

Si les causes ci-dessus, sommairement exquissées, ne suffisent pas pour dessiller les yeux aux plus incrédules, voici un exemple qui démontrera, à n'en plus douter, l'ignorance crasse de l'archichancelier qui se trouve à la tête de cette entreprise maudite.

Lorsque, en 1880, le comité d'études visita l'isthme, sous la conduite de M. de Lesseps, on prit, à Culébra, le niveau du chemin de fer comme base pour estimer

la somme de terre et de rochers à excaver à cet endroit.

Or, *deux ans après* le départ du comité d'études, on s'aperçut que la passe de Culébra, c'est-à-dire la moins élevée, ne pouvait servir, attendu qu'elle aurait pour résultat infaillible de rendre la courbe du canal beaucoup trop vive.

On trouva une autre passe mieux appropriée au tracé du canal, mais à *cent pieds* au-dessus de celle de la Culébra, c'est-à-dire à 339 pieds 6 pouces, au lieu de 239 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de la mer, ce qui ajoutait énormément aux travaux et à la dépense. On estime à 20 millions dans le premier cas et à 200 millions dans le second le nombre de mètres cubes è excaver. Dix années de travail ne seront pas de trop pour ouvrir, dans cette montagne, la tranchée nécessaire.

Cette toute petite erreur dans les calculs augmente de 225 millions, seulement, les frais de percement.

Le tout à l'avenant.

*
* *

Lors du congrès international en 1879, on avait estimé à 843 millions le coût du Canal.

D'un trait de plume, M. de Lesseps biffe 243 millions, disant qu'il avait assez de 600 millions et que son premier emprunt serait de 300 millions.

Voyez-vous ça ? Il en sait plus long, à lui tout seul, que le congrès international réuni. Un mot de plus, je supprime la Cordillère et j'y mets un lac ! Ses circulaires ont des allures de proclamations. Il y a du Napoléon chez cet homme. A chaque défaite nouvelle, comme à ce chef de soldats voleurs d'empires, il faudra à M. de Lesseps 100,000 hommes et 300 millions avant de trouver Waterloo, là où il se vantait de renouveler Austerlitz. Il ne faut qu'une queue de vache pour atteindre le ciel, mais il faut qu'elle soit bien longue.

Le capital de 300 millions ne pouvait naturellement couvrir les dépenses de construction que le congrès avait estimé devoir s'élever à 843 millions ; aussi la compagnie se réservait-elle de se procurer 900 millions par des émissions d'obligations, ainsi que cela avait eu lieu pour le canal de Suez.

Le première émission d'obligations eut lieu l'année qui suivit la constitution de la société. Le 7 septembre 1882, la compagnie émit 250,000 obligations de 500 francs 5 0/0, au prix de 437 francs, rapportant 25 francs.

La seconde émission fut faite le 3 octobre 1883. Elle se composait de 600,000 obligations de 500 francs 3 0/0, donnant 15 francs d'intérêt annuel, émises à 285 francs.

Vinrent ensuite 477,387 obligations de 500 francs

4 0/0, rapportant 20 francs d'intérêt annuel, émises en deux fois, soit une première émission de 387,387 obligations à 333 francs, le 25 septembre 1884, et une seconde émission de 90,000 obligations placées sur le marché à divers cours.

Jusqu'en 1885, M. de Lesseps ne cessait de répéter : « Les dépenses n'excéderont pas 600 millions, et les travaux seront finis dans six ans. »

A cette époque, la compagnie s'aperçut qu'elle avait dépensé près de 500 millions et que le canal était à peine commencé.

Le 3 août 1886, la compagnie procéda à une cinquième émission d'obligations dites nouvelles (1re série), remboursables à 1,000 francs. Cette émission était représentée par 458,802 titres émis à 450 francs et rapportant 30 francs.

Le 26 juillet 1887, nouvelle émission de 258,887 obligations de 1,000 francs, dites nouvelles (2e série), au prix de 440 francs, rapportant 30 francs.

Le 14 mars 1888, enfin, une émission des mêmes obligations dites nouvelles, à 1,000 francs, fut faite au prix de 460 francs. Le remboursement à 1,000 francs était, pour cette troisième série, garanti par un dépôt de rentes françaises.

Pour allécher les souscripteurs, M. de Lesseps

annonçait vers ce temps, que le Canal était rempli d'eau sur une longueur de vingt-cinq kilomètres. D'abord — aurait-il eu cette longueur — le Canal ne présentait ni la largeur, ni la profondeur nécessaires pour faire flotter un navire. De plus, cette canalisation avait été faite au milieu des marécages où le travail des terres d'alluvion est relativement facile. Mais, en admettant même vingt-cinq bons kilomètres de canalisation achevée, ce n'est là, après tout, que vingt-cinq kilomètres sur soixante-quinze kilomètres, c'est-à-dire le tiers du travail à faire.

Et nous voici pourtant arrivés à l'émission des obligations à lots qui marque la dernière étape de la compagnie de Panama. L'appât des gros lots devait être, en effet, la chance suprême, le dernier moyen de prolonger une existence désormais comptée.

La compagnie avait alors encaissé :

Capital-actions	300.000.000
Emprunts sous forme d'obligation	900.000.000
Total.....	1.200.000.000

Lors du congrès internattonal de 1879, le canal de Panama avait été estimé devoir coûter 843 millions, Or, la compagnie avait reçu 357 millions en plus de la somme votée nécessaire par le congrès pour l'achèvement complet, et cependant le Canal était bien loin d'être terminé.

M. de Lesseps demande alors au gouvernement

l'autorisation d'émettre des obligations à lots. Dans une lettre qu'il adresse, le 15 novembre 1887, à M. Rouvier, alors ministre des finances, M. de Lesseps *assurait qu'en augmentant de 300 millions* la dette de la compagnie, *il pourrait achever le Canal.*

Cette demande donna lieu à la Chambre à une très vive discussion. Une mission avait été envoyée par le gouvernement à Panama, et son chef, M. Rousseau, avait été chargé de présenter un rapport.

M. Sadi Carnot, alors ministre, déclara que, pour sa part, il ne monterait pas à la tribune pour défendre un projet de loi qui donnerait à l'affaire une garantie qu'elle ne doit pas avoir.

Ce n'est que le 8 juin 1888 que l'autorisation, demandée en septembre 1887 fut accordée à M. de Lesseps. Pendant ce délai, il avait été reconnu que *300 millions seraient insuffisants* pour mener l'entreprise à terme, et la société fut autorisée à émettre pour 600 millions de titres remboursables avec lots.

La loi du 8 juin 1888 prescrivait que les titres ne pourraient jouir d'un intérêt au-dessous de 3 0/0 du capital nominal ; que la somme entière annuelle attribuée sous forme de lots ne pourrait excéder 1 0/0 au capital ; et, enfin, que le remboursement de l'emprunt et le paiement des lots seraient assurés par un dépôt de rentes françaises ou de titres garantis par l'État. A cet effet, la société fut autorisée à augmenter ledit

emprunt de 120 millions pour constituer ce fonds de garantie.

M. de Lesseps demanda alors, en une seule fois, cette somme énorme de 720 millions. L'émission échoua. Une campagne entreprise dans les départements n'eut pas plus de succès. Le petit capitaliste en avait assez. Cinq mois après l'émission des obligations à lots, la compagnie de Panama déposait son bilan.

Le capital français a été engagé à la légère, sans étude sérieuse.

On a commencé la construction du Canal à l'aveugle, on l'a continué à la bonne franquette, et maintenant on s'en remet à la grâce de Dieu.

Après avoir gaspillé un milliard trois cents millions en travaux inutiles — puisqu'on abandonne le Canal à niveau — M. de Lesseps vient dire au gouvernement :

« Autorisez-moi à emprunter 720 millions en obligations à lots et, alors, pour la somme de *deux milliards et vingt millions* reçue en tout par ma compagnie, je m'engage à vous donner, non plus un canal à niveau profond de neuf mètres, comme j'en promets un depuis huit ans au monde entier, mais *un canal provisoire à écluses*, n'ayant que quatre mètres et demi de profondeur! »

*
* *

Avec ce sang-froid qui le caractérise, et au prix duquel une température hyperboréenne paraîtrait le milieu de l'été, M. de Lesseps a affirmé à ses concitoyens et à ses concitoyennes — car il y a plus de trente mille femmes actionnaires — que pendant le fonctionnement des écluses du canal provisoire, il continuerait à creuser son canal à niveau tout au long de celui-là. Voit-on dans la même tranchée, à mi-côte, à 40 ou 50 mètres de hauteur, un canal à écluses plein d'eau où transiteraient des navires, pendant qu'à pic, au-dessous, on creuserait dans la même tranchée le canal définitif ?

*
* *

Un mot au sujet du contrat de M. Eiffel, qui, on se le rappelle, vota contre le canal à niveau. Ce contrat est, à coup sûr, un des documents les plus étonnants qu'une société ait consentis à un entrepreneur. Toutes les clauses sont en faveur de celui-ci. M. Eiffel exige une caution énorme ; il l'obtient : on a déposé jusqu'à cinq millions à son crédit chez deux banquiers de Paris, avant de commencer un centimètre de travail. Il exige et obtient qu'on paye intégralement six mois d'avance à son état-major, avant de partir pour Panama.

M. Eiffel — qui tient ses promesses, lui — à une confiance limitée, il faut croire, dans la parole de M. de Lesseps.

*
* *

Le Canal, alors même qu'on arriverait à le terminer, ne profitera qu'aux Américains, pour lesquels il abrégera de beaucoup la distance du littoral de l'Atlantique à celui du Pacifique, au grand détriment du commerce de leurs concurrents européens. L'Europe, en effet, ne se servira de cette voie de communication que pour ses relations avec la côte occidentale de l'Amérique, jusqu'au Chili, tout au plus, ce qui est peu de chose auprès des rapports qu'elle entretient avec le reste du monde.

L'intérêt des États-Unis, de tout le Nouveau-Monde, est évident; celui de l'Angleterre est moindre, quoique réel aussi ; celui de la France est, pour ainsi dire, nul. Et cependant, un milliard trois cent cinquante millions de l'épargne française ont été engloutis dans une œuvre qui ne doit servir qu'à ses concurrents. Ni le patriotisme, ni l'intérêt du pays, ni même l'intérêt des actionnaires, ne commandent un pareil sacrifice, ni ne justifient une semblable entreprise.

Les Américains, qui ont choisi la route du Nicaragua, ne souffriront jamais sur le sol du Nouveau-Monde l'usurpation d'une influence dirigeante de la part des pays d'Europe. La doctrine Monroe est toujours à l'ordre du jour aux États-Unis, et rien ne saurait l'empêcher. En 1880, le président Hayes déclarait que le contrôle du canal de Panama ne saurait, en aucun cas, passer entre les mains d'une nation ou

d'une combinaison européenne. Cet avertissement, qui résulte du principe même de la doctrine, a été formulé à maintes reprises différentes, et implique l'ingérence des États-Unis dans les affaires des pays du continent américain. Lorsque Barrios, président de Guatémala, attaqua tout récemment encore le Nicaragua, les Américains du nord prirent fait et cause contre lui, brisèrent ses efforts et l'anéantirent. En janvier 1884, lors de l'insurrection des Panamaniens, qui voyons-nous paraître sur la scène pour mettre un terme au pillage et à l'incendie sur l'isthme ? Les cuirassés et l'infanterie de marine des États-Unis.

Pour qui donc travaille M. de Lesseps depuis huit ans ?

Serait-ce, comme on dit vulgairement, pour le roi de Prusse ?

En tout cas, la perte de la bataille de l'isthme équivaut pour la France à un Sedan économique.

FIN

Hu

P

A

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER.

Huit jours en mer. — San-Salvador, Crooked-Island, Navassa.— Colon-Aspinwall; son port, ses plantes, sa lagune. — Insalubrité de la ville; le cimetière. — Les urubus. — Le chemin de fer isthmique, ses divers aspects : les marais de Mindi, Gatun, Barbacoas, La Gorgona, Matachin, Gamboa, Empérador, Culébra, El Paraiso. — Arrivée à Panama..... 1

CHAPITRE II.

Panama : sa position, ses vieux remparts, son port. — La Plaza et ses monuments : la cathédrale, l'évêché, l'hôtel de ville, le palais du chef de l'État. — La Quinta. — Conseils hygiéniques. — Commerce. — Réjouissances publiques ; les courses de taureaux, les courses de chevaux, les mascarades. — Le machete. — Fêtes religieuses. — Le marché, ses provisions : poissons, viande, légumes..... 28

CHAPITRE III.

Architecture religieuse de Panama, ses églises : San-Félipé-Néri, San-Francisco, San-Domingo, San-José, la cathédrale, San-Juan de Dios, La Merced, Santa-Ana et son église suc-

cursale. — Collège des Jésuites. — Le séminaire. — L'évêché. — Les faubourgs, leur malpropreté; incurie municipale. — La Batterie, son panorama superbe. — Église de San-Miguel..... 52

CHAPITRE IV.

Les naturels, leurs mœurs : ménage indigène, construction d'une rancho. — Productions naturelles. — Remèdes. — Divertissements. — Cuisine. — Une veillée colombienne. — Enterrements. — Serpents. — Le chat-tigre. — La colonie chinoise..... 80

CHAPITRE V.

Le golfe de Panama et ses îles : Naos, Flamenco, Taboga, El Moro et Taboguilla. — Les deux villages de Taboga et Restingue sur l'île de Taboga. — Les crabes de terre. — L'iguane. — Les îles aux Perles, San-Miguel et Pédro-Gonzalez. — La fibre *pite* et les chapeaux de Panama. — La pêche des huîtres perlières. — Trouvailles préhistoriques..... 99

CHAPITRE VI.

Vieux-Panama, au fond de la baie. — Excursion en bateau. — Grandeur et décadence de l'ancienne capitale des conquistadores. — Vieille cathédrale en ruine de Sainte-Anastase. — Histoire de la destruction de cette ville par Morgan..... 116

CHAPITRE VII.

Le Darien, et son exploration par Balboa. — Le ver des navires. — La Dominique. — Premier établissement dans le Darien. — Les mines du Roi, et Las Cases. — Découverte d'une vieille caronade se chargeant par la culasse. — Le capitaine Dampier..... 141

CHAPITRE VIII.

Les baleiniers du golfe de Panama, leurs instruments, et la

pêche à la baleine. — Les cancrelats. — Les squales; comment on les martyrise. — Les poissons... 151

CHAPITRE IX.

La saison sèche et la saison humide à Panama; météorologie de l'isthme. — Le paludisme. — Causes d'insalubrité générale... 160

CHAPITRE X.

Les cimetières de Panama ; germes d'infection ; la mortalité. — Les bovédas, ou caveaux provisoires ; expulsion des morts. — Maladies endémiques. — La crémation..... 167

CHAPITRE XI.

Mouvement maritime de Colon-Aspinwall et de Panama ; lignes de vapeurs desservant ces ports. — Exportations de la Colombie, notamment avec la France..... 188

CHAPITRE XII.

Construction du chemin de fer isthmique ; courage et constance des ingénieurs. — Vente de cette ligne à M. de Lesseps. 195

CHAPITRE XIII.

Les lois et leur application en Colombie. — La prison de Panama ; ses cachots infects. — Les galériens-balayeurs. — Loi inique sur le divorce. — Népotisme..... 204

CHAPITRE XIV.

Tremblements de terre à Panama. — Cataclysme du 7 septembre 1882. — Phénomènes séismiques. — M. de Lesseps en contradiction avec M. de Humboldt..... 212

CHAPITRE XV.

Carthagène, la rade et la ville. — Ses vieux remparts. — Salgar et Barranquilla..... 225

CHAPITRE XVI.

Chiriqui et la ville de David. — Objets préhistoriques trouvés dans les sépultures. — La « pierre peinte ». — Une orchidée. — Mœurs indigènes..... 236

CHAPITRE XVII.

L'étiquette à Panama. — Amour de la danse. — Le deuil. — Les bijoux. — Costumes des femmes du pays. — Les caïmans. — Une race de pygmées. — Les cafés. — Les cloches. — L'eau et les *aquadores*..... 253

CHAPITRE XVIII.

Le canal de Panama. — Historique. — L'île de Coïba. — Le congrès international. — Fondation de la Société de M. de Lesseps. — Parts de fondateurs. — Tracé du canal. — Aperçu de quelques difficultés à vaincre : la Culébra, ses éboulements, son déplacement ; le Chagrès et ses inondations ; le barrage de Gamboa ; les paluds de Mindi et Maméi. — Gaspillages, erreurs, mensonges, faillite. — Contrat Eiffel. — Conclusion..... 261

RAPPORT

Présenté au liquidateur par la commission d'ingénieurs chargée d'étudier la question de savoir si le Canal peut être achevé et dans quelles conditions de temps et d'argent..... 305

IMPRIMERIE DE SAINT-DENIS. — BOUILLANT, 20, RUE DE PARIS.

RAPPORT

Voici, comme corollaire, un extrait du rapport récemment présenté au liquidateur par la commission d'ingénieurs chargée d'étudier la question de savoir si le Canal peut être achevé et dans quelles conditions de temps et d'argent.

On verra par ce document combien sont justes les critiques qui précèdent et à quel point ce véritable ami de la France, le docteur Wolfred Nelson, avait raison.

(*Note du traducteur.*)

Le problème doit se résoudre par l'étude des deux questions suivantes :

Que devra coûter l'achèvement du canal de Panama ?

Que pourra rapporter le Canal lorsqu'il sera terminé, soit immédiatement après son ouverture, soit dans un délai déterminé ?

Avant d'aborder la discussion de ces deux questions, il convient de jeter un coup d'œil sur le milieu dans lequel ce grand travail est appelé à s'accomplir. Ce milieu, en effet, ne ressemble en rien à celui dans lequel nous avons vu s'exécuter, de nos jours, tant de grands travaux publics, et ce serait s'exposer aux plus graves mécomptes que de juger ce qui doit se passer là avec les données que fournit l'expérience en Europe.

*
* *

Sous le climat chaud, humide, énervant de l'isthme, au milieu des effluves d'un sol argileux et plein de marécages, dans une contrée à peine habitée, couverte par une végétation tropicale que rien n'arrête, la race blanche ne peut pas, d'une façon continue au moins, accomplir un travail physique de quelque intensité. A la condition d'aller, de temps en temps, respirer un air plus salubre et retremper ses forces, l'Européen peut surveiller, conduire une machine, travailler même quand il est à l'abri du soleil et de la pluie ; mais, pour fouiller la terre, la charger et la transporter à l'aide de ses bras comme il le fait dans nos climats, il doit y renoncer sous peine de voir promptement s'anéantir ses forces et sa santé.

La race autochtone, indienne ou métisse, est très

peu nombreuse et, à part quelques ouvriers spéciaux, elle ne peut fournir qu'un appoint insignifiant aux besoins de chantiers de l'importance de ceux qui nous occupent.

Restent l'immigration chinoise et les noirs des Antilles, qui constituent la véritable ressource comme main-d'œuvre. Les renseignements recueillis permettent de croire qu'elle ne fera pas défaut ; avec l'aide des machines et un recrutement prudent, on pourra, selon toute vraisemblance, donner aux chantiers l'impulsion désirable.

L'année, dans l'isthme, se partage en deux saisons : la saison sèche ou *verano* qui va du milieu de décembre au milieu de mai, et la saison humide qui dure pendant les sept autres mois. La quantité de pluie qui tombe annuellement représente 3 mètres de hauteur, soit de 5 à 6 fois celle qui est observée dans le bassin de la Seine. L'effet de ces énormes pluies sur un sol généralement imperméable est d'imprimer aux cours d'eau des allures torrentielles aussi subites que redoutables. Le plus important de ces cours d'eau, le Rio Chagres, dont le Canal occupe la vallée sur plus de la moitié de sa longueur, grossit parfois de 10 à 12 mètres en 36 heures et roule alors des quantités d'eau inconnues, mais qui, au moment du maximum, ne sont pas inférieures à 1,500 mètres cubes par seconde, et atteignent peut-être le double. On en est, sous ce rapport, encore réduit aux conjectures et l'on conçoit quelles difficultés doit présenter la lutte avec un semblable fleuve, si l'on veut le tenir à l'écart et s'en rendre maître.

Vient ensuite, comme obstacle entre les deux océans, la Cordillère, qu'il faut nécessairement trancher pour ouvrir le passage aux navires. La hauteur du col au-dessus du niveau de la mer est d'environ 100 mètres et, quelle que soit la solution adoptée, il restera toujours une immense coupure à opérer dans cette montagne sur 8 kilomètres de longueur. Ce sera l'œuvre la plus longue de toutes et, par suite, celle qui mesurera le temps à consacrer à l'achèvement du Canal.

Les renseignements fournis au congrès de 1879 avaient fait espérer sur ce point un terrain de roche résistante et on avait admis la possibilité d'y tailler des talus presque verticaux (1/10) jusqu'à la rencontre des terrains meubles du sommet.

Cette prévision ne s'est pas réalisée ; sous ces terrains meubles, qui sont des argiles fluentes de la plus mauvaise nature, règnent des couches d'argile dures plus ou moins compactes, plus ou moins pierreuses, mais en général déliquescentes à la surface. Ces lits sont traversés çà et là par des pointements de roche éruptive qui les ont, tantôt redressés et recuits en partie, tantôt brisés, tantôt même refoulés et pénétrés au moment où la roche ignée était en fusion. Il en résulte, à en juger par les sondages et les terrains mis à nu, l'impossibilité d'y placer des talus rapides, puis de nombreuses chances d'imprévu qu'une semblable constitution du sol ne permet pas d'éviter.

Si l'on y joint la nécessité de faire venir d'Europe ou des Etats-Unis une partie des matériaux de cons-

truction [1], presque tout le personnel dirigeant, les machines et le matériel nécessaires, on comprendra les obstacles contre lesquels il y aura à lutter pour assurer le succès de l'entreprise et l'impossibilité de lui appliquer les procédés et les prix de nos travaux d'Europe.

A ces difficultés inhérentes à la nature du travail se joint un danger spécial au pays, les tremblements de terre. Ces accidents, dont l'importance a été contestée par les uns, exagérée par les autres, n'en ont pas moins laissé debout à Panama des monuments construits depuis des siècles et qui témoignent, par leur état actuel, de la possibilité, en ce qui concerne les ouvrages d'art, de résister aux mouvements du sol, tels qu'ils se produisent en ce point de l'Amérique centrale. Il y a cependant une restriction à faire pour la grande tranchée centrale.

Dans ce terrain convulsé, quel effet pourra produire, sur un talus de 100 à 150 mètres de développement, une secousse du sol ? Ne détachere-t-elle pas du flanc des cerros quelques massifs plus ou moins considérables dont la grande tranchée aura pu rompre les conditions d'équilibre ? Il y a là un imprévu absolument inévitable et pour lequel la commission ne peut que faire toutes réserves. D'après les données recueillies sur la portion du terrain mise à découvert, et en supposant que les couches inférieures soient

[1] On trouve dans l'isthme de la pierre en abondance et à proximité des chantiers, et du sable sur la plage de Panama, mais les chaux et ciments ainsi que les bois de grande charpente font défaut.

les mêmes sur toute l'épaisseur à traverser, elle ne pense pas que les accidents puissent prendre une proproportion susceptible de compromettre le succès final. Les couches, qui peuvent se mettre en mouvement s'appuient, en effet, sur des cerros basaltiques inébranlables qui limiteront leur masse, mais les accidents n'en seront pas moins redoutables, tant par eux-mêmes que par les retards qu'ils pourraient apporter à l'exploitation.

Viennent enfin les obligations contractées au moment de la concession, obligations que le temps écoulé jusqu'ici ne rend que plus difficiles à remplir, et qu'il convient de ne pas perdre de vue dans le choix des dispositions à adopter. Assurément la bienveillance dont n'a cessé de faire preuve le gouvernement Colombien, l'intérêt qu'il attache à la réussite de l'œuvre, les précédents sympathiques qu'il a lui-même posés et dont la commission aura à parler ultérieurement, sont de nature à faire penser qu'il interprétera de la manière la plus large les clauses du traité de 1878 ; mais il n'en est pas moins nécessaire de peser les termes mêmes du contrat, en ce qui concerne au moins la durée de l'exécution. On y trouve les stipulations suivantes :

« Article premier, § 5. — Le canal devra être ter-
« miné et livré au service public en douze ans à partir
« de la date de la formation de la compagnie ano-
« nyme universelle qui s'organisera pour le cons-
« truire ; mais le pouvoir exécutif est autorisé à ac-
« troyer une prorogation maximum de six autres

« années, en cas de force majeure indépendante de la « volonté de la compagnie et si, après la construction « de plus du tiers du canal, celle-ci reconnaissait « l'impossibilité de compléter l'œuvre dans les sus- « dites douze années.

« Art. 22. — Les concessionnaires ou leurs repré- « sentants perdront les droits qu'ils acquièrent dans « les cas suivants :

« ... 3° — Si à la fin du dernier délai fixé par le « paragraphe 5 de l'article 1er le Canal n'était pas « transitable.

« Art. 23. — Dans tous les cas de déclaration de « caducité, les terres domaniales retourneront au « domaine de la République dans l'état où elles se- « ront *et sans indemnisation aucune*, ainsi que les édi- « fices, matériaux, travaux et améliorations apparte- « nant aux concessionnaires dans le canal et ses dépen- « dances. Ceux-ci conserveront *uniquement* leurs capi- « taux, navires, approvisionnements, et en général « tous les objets meubles. »

La compagnie anonyme ayant été formée le 31 janvier 1881, la date à laquelle le Canal devra être livré au service public serait le 31 janvier 1893, sauf prolongation par le gouvernement colombien jusqu'au 31 janvier 1899, limite extrême du délai accordé par le pouvoir législatif.

Tel est le cadre dans lequel on doit se mouvoir pour arriver à l'achèvement du canal intéroceanique ;

il était utile de le connaître pour aborder la première des questions à traiter : que coûtera l'achèvement du canal de Panama ?

PREMIÈRE QUESTION

Que coûtera l'achèvement du Canal de Panama ?

Le prix d'achèvement du canal de Panama dépendra des dispositions techniques qui seront adoptées ; et malheureusement, il faut le reconnaître, on se trouve aujourd'hui en face de conditions à remplir qui sont, sinon contradictoires, du moins difficiles à concilier.

D'une part, en effet, les sacrifices déjà faits dans le passé imposent la plus grande économie dans ce qui reste à faire, et conseillent de limiter la dépense au strict nécessaire. En outre, il y a lieu de se hâter de rendre le Canal transitable pour mettre fin à une situation de désastreuse expectative, et restreindre, autant que possible, les dépenses non productives, c'est-à-dire les intérêts du capital à desservir pendant l'exécution ainsi que les frais d'administration durant la même période.

Toutefois, l'expérience l'a démontré, plus on se

hâtera et plus le prix de toutes choses augmentera ; tout le monde a su que, pendant la dernière période de travaux, dans l'isthme, le prix de la main-d'œuvre avait plus que doublé. Il ne faut pas retomber dans la même faute.

D'autre part, les économies à réaliser sur la construction seraient bien mal entendues, si elles imposaient au trafic du Canal des limites trop étroites. Indépendamment des considérations d'avenir, qu'il n'est pas permis de perdre de vue dans une œuvre semblable, ce n'est que par un large développement du trafic que l'on peut espérer arriver un jour à rémunérer les capitaux des anciens souscripteurs en même temps que ceux des souscripteurs futurs. Ajourner l'utile, en pareil cas, serait annihiler leur seule chance de succès.

La commission s'est efforcée de tenir compte de ces besoins opposés, en adoptant de préférence les dispositions qui lui paraissaient de nature à assurer économiquement le passage quotidien du plus grand nombre possible de navires et en se restreignant pour le reste à ce qui est indispensable aux besoins de la navigation.

En ce qui concerne la durée des travaux, elle a considéré comme obligatoire de se renfermer dans le dernier délai prévu par le paragraphe 5 de l'article 1er du traité de concession. délai qui expire le 31 janvier 1899. On aurait ainsi, devant soi, un délai de près de neuf ans en apparence, mais qu'il convient de réduire à huit dont on puisse profiter en raison du temps qu'exigera la reprise des travaux.

La première conséquence qui se déduit de cette situation, c'est qu'il n'est pas possible, en restant dans les conditions de la concession, de poursuivre la pensée d'un canal à niveau. La coupure de la Cordillère, même en faisant abstraction de son prix et des dangers incessants que ferait courir au Canal le voisinage du fleuve « le Chagrès », exigerait, pour son creusement et surtout pour l'enlèvement des déblais, un nombre d'années beaucoup plus considérable que celui qui reste. On est ainsi forcément ramené, dans les circonstances actuelles, à la solution moins satisfaisante, mais seule réalisable, d'un canal à écluses.

Sur les données qui ont été exposées, empruntant aux divers projets qui lui étaient soumis tout ce qui lui semblait pratiquement utilisable, laissant d'ailleurs à chaque auteur la faculté d'y reconnaître son idée et d'en revendiquer l'honneur, la commission a pensé que le projet à réaliser aurait tout avantage à présenter les dispositions suivantes :

On placerait à 34^{m}50 au-dessus du niveau de la mer un bief de partage de 20 kilomètres de longueur, compris entre deux barrages fermant, à San-Pablo et à Paraiso, les vallées du Chagrès et du Rio Grande et constituant ainsi un lac supérieur alimenté par les eaux du Rio Chagrès. Ce bief de partage comprendrait la grande tranchée à travers la Cordillère, longue de 8 kilomètres et profonde de 76 mètres à son point culminant sur l'axe.

La descente sur les deux océans se ferait par deux échelles doubles d'écluses sur l'Atlantique, une échelle double et deux écluses séparées sur le Pacifique. La

chute de chaque écluse ne dépasserait pas 11 mètres, et chacun de ces ouvrages aurait 20 mètres de largeur et 180 mètres de longueur utile, c'est-à-dire 215 mètres entre les portes.

Chaque échelon offrirait à la navigation deux sas accolés.

On aboutirait ainsi aux deux biefs maritimes, qui seraient en libre communication avec la mer et présenteraient une longueur de 24 kilomètres sur Colon et 12 sur Panama.

Entre le bief de partage et le bief maritime, des barrages intermédiaires couperaient les vallées du Chagrès et du Rio Grande et formeraient un second étage de lacs, moins importants que le premier, mais contribuant comme lui à l'approvisionnement et à la régularisation des eaux.

En dehors des lacs, le Canal aurait 9 mètres de profondeur en plein bief, 8 m. 50 au minimum sur le busc des écluses. La cunette, à la hauteur de ces mêmes buscs, aurait 22 mètres de largeur avec des talus variables suivant la nature du terrain, mais dont l'inclinaison la plus raide serait 1 de base pour 1 de hauteur.

Indépendamment du port qui doit se trouver à chaque extrémité, il y aurait un garage au pied de toutes les écluses sur chaque versant, et un garage intermédiaire entre Colon et Bohio Soldado, sur le bief maritime qui n'a pas moins de 24 kilomètres de longueur. Sur le reste du parcours, ce seraient des lacs qui formeraient garages.

Reçu dans le lac supérieur de 3,000 hectares de

superficie, le Rio Chagrès s'y épanouirait au moment des grandes crues et trouverait en outre, pour écouler son volume encore redoutable, bien que réduit, plusieurs issues par les déversoirs accolés aux barrages supérieurs.

On pourrait ainsi jeter ses eaux dans le Pacifique et dans l'Atlantique au moment des inondations.

(Ici la commission entre dans des explications détaillées pour justifier ses dispositions. Elles sont d'un caractère trop technique pour intéresser la masse de nos lecteurs. La commission s'occupe surtout de la question des écluses et conclut comme suit) :

Or, si l'on veut que le tonnage du canal de Panama puisse atteindre un développement rémunérateur, il faut nécessairement que chaque écluse livre passage, par jour, à un nombre de navire considérable.

A Suez, pendant les quatre années 1885, 1886, 1887 et 1888, 13,301 navires ont transité, donnant un tonnage total de 24,647,267 tonneaux, ce qui représente, par an, 3,325 navires d'un tonnage moyen de 1,853 tonneaux et un trafic annuel de 6,161,817 tonneaux.

Mais, en pareil cas, ce serait une grave erreur que de raisonner sur les moyennes, car les exigences de la navigation et du commerce apportent des écarts très considérables dans les arrivages et les départs. A Suez, la moyenne a très fréquemment doublé, parfois même triplé [1], et si, dans un canal à écluses, il

[1] Si l'on prend pour terme de comparaison ce qui se passe à Port-Saïd, on trouve que le nombre de navires qui y ont mouillé, en 1885, a été en moyenne 24 par jour. Toutefois, les

n'est pas possible d'assurer le passage sans aucun retard, au moins faut-il que ce retard soit assez restreint pour n'embrasser qu'une période de temps insignifiante par rapport à la durée de la traversée complète des navires qui transitent. Sans cette certitude, la navigation prendrait une autre route.

D'autre part, le climat de l'isthme, aussi bien que les sujétions qui résultent de l'existence des écluses, imposeront un certain nombre de jours de chômage, et on ne saurait, à l'avis de la commission, compter sur plus de 320 jours par an.

A ce taux, pour le tonnage moyen de Suez des dernières années, soit 6,160,000 tonneaux, il y aurait à écouler environ 11 navires en moyenne par jour. Ce nombre passerait à 13 pour 7,250,000 tonneaux, c'est-à-dire pour le trafic qui avait été primitivement prévu, et, en supposant que, pour répondre aux exigences de la circulation, il suffise de pouvoir livrer passage au double du nombre moyen de navires, on serait amené à 26 ou 28 éclusées par jour. La commission

écarts de la circulation ont été très considérables. On n'a reçu parfois que 10, 8, 6 et même 2 navires (le 29 janvier). Dans d'autres moments, il en est arrivé très fréquemment de 30 à 40, parfois de 40 à 50 ; le nombre s'en est même élevé, le 22 juin, à 80. Dans les quatre journées des 22, 23, 24 et 25 juin réunies, on avait reçu 196 navires, tandis que, dans celles des 17, 18, 19 et 20 du même mois, on n'en avait compté que 28. Encore faut-il ajouter que le tonnage moyen des 196 navires était supérieur au tonnage moyen des 28, en sorte qu'on ne saurait attribuer cet écart au passage simultané de simples barques.

Tous les navires, il est vrai, qui ont mouillé à Port-Saïd, n'ont pas traversé le canal de Suez, mais l'irrégularité de l'arrivée des uns mesure à peu près celle des autres.

estime, en effet, qu'il serait difficile de compter sur plus de 1,800 à 2,000 tonneaux par éclusée, en moyenne.

Toutefois ces chiffres supposent une circulation réglée comme elle l'est à Suez. Or, au canal de Panama, il est à croire que les variations seront encore plus accentuées. A Suez, en effet, les difficultés que présente la navigation de la mer Rouge (qui est inséparable de celle du Canal) sont telles que les vapeurs seuls, ou à peu près seuls, empruntent cette voie; or, leur machine leur permet un service presque régulier. A Panama, au contraire, les alizés des deux océans seront probablement mis à profit par les voiliers aux moments favorables, et il en résultera que, pour un plus grand nombre de navires, les arrivées ou les départs seront simultanés. Il y a donc tout intérêt à augmenter, autant que possible, la capacité de trafic du Canal, et, même avec des écluses de 11 mètres de chute, le doublement des sas s'impose, pour peu que la fréquentation doive se rapprocher de celle de Suez.

La conviction de la commission est si profonde à ce sujet qu'elle aurait préfère voir donner aux écluses une chute inférieure à 11 mètres. Toutefois, comme il existe dans l'isthme des approvisionnements considérables disposés en vue de la chute de 11 mètres, elle a cru devoir, dans les circonstances où l'entreprise se trouve, ne pas renoncer à leur utilisation.

C'est une des conséquences de la situation plutôt qu'un choix spontané.

Aux dispositions générales qui viennent d'être sommairement indiquées, la commission pense qu'il con

vient d'ajouter la création d'un port à Colon, car on n'y trouve aujourd'hui qu'une rade foraine d'une mauvaise tenue et où tout est à craindre dans les moments, heureusement rares, où soufflent les vents du Nord, trés violents à de certaines époques, décembre et janvier notamment. Ce port consisterait, du reste, en un simple élargissement du Canal qui serait porté à 250 mètres sur le premier kilomètre et où des wharfs assureraient la communication avec la terre.

Il serait, sans aucun doute, préférable que le commerce trouvât là des établissements maritimes plus complets, tels que magasins, chantiers, formes de radoub, etc ; mais ce sont là des créations dont on peut se passer au début et qui doivent, d'ailleurs, se suffire à elles-mêmes lorsque le besoin s'en fait sentir. Il n'y a donc pas à les compter, malgré leur grande utilité, dans le capital de premier établissement indispensable à l'achèvement du Canal.

Sur le Pacifique, la rade de Panama présente un calme constant et une très bonne tenue. Toutefois, en raison de la faible profondeur qu'elle offre entre la côte et les îles Naos, Perico et Flamenco, c'est près de ces îles que les grands navires doivent aujourd'hui stationner.

Il faudra, par suite, que le chenal maritime soit terminé entre ce mouillage et la Boca du Rio Grande où commence le Canal proprement dit. A la Boca également devra être établi un vaste garage où pourront stationner les navires en attendant le moment de s'engager dans la partie rétrécie du Canal.

Il est probable que ces ouvrages, aidés de quelques

feux de direction, suffiront pour longtemps à Panama si les courants de marée ne tendent pas trop à niveler le chenal maritime. Les apports ne paraissent pas très considérables et il y a des chances pour que des dragages d'entretien bien entendus en aient facilement raison. S'il n'en était pas ainsi, en serait forcé de recourir dans l'avenir à des ouvrages spéciaux ; mais l'expérience seule peut prononcer à ce sujet et il ne serait pas opportun d'en charger le capital de premier établissement.

On en dira autant des magasins, quais, formes de radoub, etc., que peut nécessiter plus tard, à Panama comme à Colon, un grand développement commercial. Il serait prématuré de s'en occuper aujourd'hui et la commission a tenu à demeurer dans la limite des travaux strictement nécessaires au trafic qui pourra dans l'avenir devenir rémunérateur.

*
* *

Tels sont les traits généraux du projet sur lequel la commission a basé l'estimation à laquelle elle arrive pour les travaux proprement dits. Elle a reçu, au cours de ses études, de nombreuses communications dont elle a tiré profit autant qu'elle a pu le faire, mais en s'imposant comme règle absolue de ne pas sortir du domaine de l'expérience et de la pratique. Il lui a semblé que, dans la situation que les circonstances ont faite au canal interocéanique, c'était la seule marche à suivre. On ne fait pas appel au commerce du monde entier sur la foi d'une hypothèse ou d'un

essai, quelque séduisante que puisse paraître à certains esprits l'idée première qui y a donné naissance. Même en cherchant à réaliser cette grande œuvre sur des bases éprouvées, elle présente encore par elle-même trop d'incertitudes pour qu'on y ajoute les chances d'échec que fait courir toute invention nouvelle, surtout quand on veut l'appliquer sur une semblable échelle.

Tout en rendant justice au caractère ingénieux de beaucoup des propositions qui lui ont été soumises, soit pour substituer aux écluses et au Canal lui-même des procédés mécaniques de transport, soit pour effectuer les travaux avec plus de rapidité et d'économie, la commission, pour ses évaluations, n'a pas cru devoir sortir des procédés habituels de l'art des constructions. Il n'est pas impossible que la compagnie qui achèvera le Canal reprenne une partie de ces idées et en profite dans la mesure qu'elle jugera utile à ses intérêts; mais il serait imprudent d'escompter cet avenir à l'heure actuelle où le premier devoir est d'écarter tout ce qui peut devenir un rêve, pour rester dans les conditions d'une réalisation qu'on voudrait pouvoir dire assurée et qu'il est sage d'appeler simplement possible.

C'est dans cet esprit que la commission a établi les prix unitaires dont l'application aux cubes doit fournir l'estimation des travaux.

*
* *

Pour évaluer ces prix unitaires, la commission a dû faire abstraction des précédents posés pendant les

dernières années de travail de la société en liquidation. A ce moment, la hâte que l'on avait de se rapprocher du but et la concurrence qui s'était établie entre les divers chantiers avaient surélevé tous les prix d'une façon démesurée. La cessation des travaux à permis un certain retour vers la situation qui existait au début, mais on ne saurait se dissimuler qu'il serait difficile de s'en rapprocher tout à fait. Des chantiers de cette importance, exigeant d'une manière constante de 15 à 20,000 ouvriers, peut-être même davantage pendant la saison sèche, auront besoin d'être conduits avec autant de fermeté que de prudence pour ne pas provoquer une hausse ruineuse de la main-d'œuvre. Il faut reconnaître également que l'ouvrier, le tâcheron, l'entrepreneur qui s'expatrieront pour consacrer leurs forces et leur industrie à des travaux aussi difficiles, aussi dangereux, ne le feront que sous l'appât d'un bénéfice considérable à réaliser en peu d'années. Les prix auxquels s'est arrêtée la commission tiennent compte, autant que faire se peut, de ces circonstances si aléatoires ; ils sont beaucoup plus forts que ceux d'Europe, mais très inférieurs à ceux qui ont été récemment payés dans l'isthme ; ils sont même inférieurs à ceux qui avaient été prévus en 1879 par le congrès international ; mais, en même temps, par suite de la nature du terrain et de l'inclinaison à donner aux talus, les cubes augmentent dans une grande proportion et la répartition par espèce de déblais s'écarte de celle sur laquelle on avait compté à cette époque. Enfin, il faut ajouter aujourd'hui aux terrassements une immense quantité de maçonnerie.

qui n'était pas dans les prévisions primitives et qui devient un des facteurs principaux de l'estimation des travaux.

Ces mêmes prix unitaires ont été calculés en admettant que tout le matériel qui se trouve dans l'isthme sera mis à la disposition de ceux qui seront chargés de l'exécution, à la charge par eux de l'entretenir, de le rendre en bon état lors de l'achèvement des travaux et de ne pouvoir, sous aucun prétexte, en réclamer l'augmentation ou le renouvellement. Il a paru que ce serait la meilleure manière d'utiliser les nombreux appareils qui existent, lesquels sont en bon état et pourraient suffir à l'achèvement du Canal. Cet immense matériel a coûté des sommes considérables comme achat, transport et montage, mais sa valeur d'utilisation ne peut être en ce moment déterminée. Elle variera avec les procédés d'exécution qui seront adoptés pour le creusement du Canal et se trouve, par suite, difficilement place dans l'estimation des travaux proprement dits. Cette acquisition devra faire l'objet d'une convention transactionnelle dans laquelle les deux parties auront certainement intérêt à s'entendre, mais dont les bases sont aujourd'hui complètement indéterminées.

*
* *

L'application des prix unitaires aux quantités amène à un total, en ce qui concerne les travaux qui peuvent être prévus, de. ..... 485.800.000 francs se décomposant comme il suit :

Terrassements.....	290.150.000	francs.
Écluses.....	110.000.000	»
Barrages.....	53.000.000	»
Siphons..... ...	5.150.000	»
Déviation du chemin de fer.....	10.500.000	»
Expropriations.....	16.000.000	»
Installation d'éclairage..	1.000.000	»
Total égal...	485.800.000	francs.

A ce premier total il convient d'ajouter, pour les ouvrages qui ne peuvent se chiffrer à l'avance et l'imprévu, environ 20 0/0 de la somme qui vient d'être indiquée, soit 94 millions 200,000 francs.

On doit s'attendre en effet, à l'obligation d'établir des revêtements aux talus de la cunette du Canal partout où des bancs de roche dure, faisant saillie sur des couches voisines déliquescentes, laisseraient à la paroi des aspérités suceptibles de blesser les navires.

Il faudra également des travaux d'assainissement considérables, tant sur les points où les éboulements se sont déjà produits que sur ceux où ils sont à redouter.

Enfin, il reste l'imprévu, le véritable imprévu. Et si, en Europe. on compte 10 à 12 pour cent pour l'imprévu dans des travaux courants, il convient de dépasser cette proportion en pays neuf et pour des ouvrages qui n'ont pas d'analogues.

L'estimation des travaux proprement dits doit donc être portée à 580 millions de francs, en tenant compte

tant de l'imprévu que des travaux accessoires, qui ne peuvent s'évaluer à l'avance.

*
* *

Toutefois, ce n'est là que le prix des travaux proprement dits, et il y a lieu d'y ajouter les frais de toute nature qui incombent à une œuvre de ce genre.

En première ligne, viennent les frais d'administration tant dans l'isthme qu'au chef-lieu financier de la société. Ces frais, en France, portent le nom de frais généraux et sont évalués, avec l'assentiment de de l'administration, à 6 0/0 du prix des travaux. Or, si l'on réfléchit à cette dualité dans le commandement, si l'on se dit que d'aussi immenses ouvrages exigent des agents vigilants, énergiques et qui se renouvellent le moins souvent possible pour ne pas perdre le fruit de l'expérience acquise, si l'on songe que le climat force le personnel à des absences périodiques, ce qui implique, sur les lieux mêmes, deux agents pour la plupart des postes, on comprendra comment, au lieu de 6 0/0, il faut compter 10 0/0, c'est-à-dire 58 millions. Le total devient par cela même 638 millions.

Mais la contitution d'un capital de cet ordre ne se fait pas sans des sacrifices considérables, surtout quand les précédents ne sont pas de nature à inspirer confiance, et c'est le cas du Canal intérocéanique. Il faudra un effort exceptionnel, des explications détaillées et des garanties sérieuses pour rétablir le crédit ébranlé. On ne saurait évaluer les frais de constitu-

tion du capital à moins de 5 0/0 du total des fonds à émettre.

Enfin, il y a à faire face aux intérêts pendant la construction. En attribuant aux travaux une durée de huit ans et en admettant que les fonds ne seront appelés qu'au fur et à mesure des besoins, l'intérêt ne sera à compter, suivant l'usage, que pour quatre ans. Évalué à 6 0/0, ce qui paraît le taux minimum que les circonstances permettent d'espérer, on arrive encore à 24 0/0 des fonds à appeler.

Ces deux causes de dépenses réunies représentent 29 0/0 des fonds à appeler, lesquels passent, par cela même, de 638 millions à 899 millions, soit, en nombre rond, 900 millions.

*
* *

900 millions : tel est le capital à demander à la fortune publique pour terminer le canal interocéanique. Quelque élevé qu'il puisse paraître, la commission tient à bien stipuler les conditions dans lesquelles il a été déterminé.

Les dispositions adoptées sont les plus économiques parmi celles qui permettent un large développement du trafic. Il est certain que, si ce trafic devient rémunérateur, le Canal devra être perfectionné sous bien des rapports. On sera probablement conduit à donner aux biefs maritimes une double voie, à élargir les garages, à se rendre encore plus maître des crues du Chagrès, à créer, sur les ports des extrémités, des établissements maritimes, etc., sans préjudice de tout ce que révélera l'expérience, comme

besoin d'outillage pour une navigation de jour et de nuit. Toutefois ces additions aujourd'hui ne sont pas indispensables et le Canal, tel qu'il est prévu, offrira, la commission le pense du moins, assez d'avantages sur le passage par le cap Horn ou le détroit de Magellan, pour qu'avec un péage modéré on y attire la navigation intéressée. On a cru devoir, avant tout, obéir à la pensée de réduire la dépense autant que faire se pouvait sans compromettre l'avenir.

Les prix, ainsi qu'on l'a déjà dit, supposent l'abandon à la future société de la jouissance gratuite de tout le matériel approvisionné dans l'isthme, ainsi que de tous les établissements qui ont été créés par l'ancienne société.

La constitution du capital est considérée comme ne devant pas coûter plus de 5 0/0 de ce même capital, et l'intérêt à desservir pendant la construction comme ne dépassant pas 6 0/0 l'an.

On a dû supposer également qu'il n'y aurait pendant la période de huit ans, laquelle paraît strictement nécessaire pour l'achèvement du Canal, ni guerre, ni révolution, ni grève prolongée. Ces causes accidentelles de retard ne peuvent figurer dans les prévisions et devraient être considérées comme des événements de force majeure.

Enfin, la commission a admis qu'une administration habile, vigilante, bien fixée dès le début sur ce qu'elle veut faire, organiserait immédiatement les chantiers les plus difficiles et suivrait ensuite, avec une énergie persévérante, la marche que ses études lui auraient fait choisir.

Si toutes ces conditions n'étaient pas remplies, si, à un moment quelconque, renouvelant les fautes du passé, on allait à l'aventure et si, par suite, vers la fin de l'exécution on devait, coûte que coûte, terminer sous peine de déchéance, il est impossible de prévoir jusqu'où pourrait s'élever la dépense. La commission fait donc à ce sujet les réserves les plus expresses.

*
* *

Après avoir évalué le capital de premier établissement, la commission a cherché à se rendre compte des dépenses probables d'exploitation et d'entretien.

Elle a étudié directement le fonctionnement probable du Canal, ses dépenses d'entretien, le personnel qu'il faudrait employer, le service sanitaire, la police, les frais d'administration, etc.; puis elle a contrôlé les résultats ainsi obtenus par ceux qui leur étaient comparables au canal de Suez et elle est arrivée à un chiffre annuel moyen de..... 10.000.000 fr.
se décomposant comme il suit :

Entretien des ouvrages.....	5.500.000
Administration, personnel et frais d'exploitation dans l'isthme.	2.600.000
Administration centrale, service des titres, impôts, etc.....	1.900.000
Total.....	10.000.000 fr.

Telle serait la dépense annuelle totale sur laquelle

il y aurait lieu de compter. Il pourra y avoir, en outre, quelques frais additionnels pour remorquage, droits de quai, etc. ; mais le total en sera sans importance et la commission estime qu'ils pourront être simplement payés par les navires. Elle ne les a comptés, par suite, ni en recette ni en dépense, estimant, d'une part, que la plupart d'entre eux seront facultatifs et que, d'autre part, leur total qui ne saurait dépasser 1 fr. ou 1 fr. 50 par tonneau de jauge, demeurerait sans influence sensible sur la circulation.

SECONDE QUESTION

Quels pourront être les revenus du Canal de Panama ?

Les revenus du canal de Panama varieront avec le nombre des bateaux qui transiteront ; mais ce nombre de bateaux lui-même se modifiera dans une large mesure avec le taux du droit à percevoir. Chaque navire, en effet, ne peut consacrer au passage par le Canal que l'économie à réaliser par le trajet nouveau qui lui est offert. Or, cette économie est loin d'être la même pour les diverses lignes de navigation. Très

importante par exemple pour le trajet de New-York à San-Francisco, elle sera moindre pour aller de New-York au Japon, et se réduira encore davantage entre Sydney ou Melbourne et Londres. Comme, d'autre part, le traité de concession exige un tarif uniforme, il est indispensable d'assigner à ce tarif une valeur moyenne écartant le moins possible les lignes qui peuvent être productives.

Une étude détaillée a été faite à ce sujet par la commission et un rapport spécial en justifie. Le chiffre de 12 fr. 50 par tonneau de jauge a été considéré comme la redevance qu'il était possible de demander aux navires, et la commission estime même qu'avec le temps et pour mieux développer le trafic, on sera amené un jour à abaisser ce droit et à le rapprocher de celui qui se perçoit au canal de Suez et qui est, tous droits compris, de 9 fr. 80 par tonneau de jauge.

Enfin, il est un ordre d'idées dans lequel les progrès de notre époque forcent à entrer, c'est la concurrence possible par les chemins de fer. Le chiffre de 0 fr. 17 par tonneau de jauge et par kilomètre, qui sera celui du canal de Panama, correspond à un taux encore plus élevé par tonne de marchandise, à 0 fr. 20 au minimum en moyenne. Or, si l'on se reporte aux tarifs de nos chemins de fer d'Europe, qui exploitent à raison de 5 à 6 centimes par tonne et par kilomètre, on comprendra comment un chemin de fer, même notablement plus long, pourrait faire concurrence au Canal, ou tout au moins s'emparer d'une partie de son trafic.

Cette éventualité est d'autant plus à craindre que des chemins de fer s'établissent actuellement sur nombre de points de l'Amérique centrale et que, pendant la construction du Canal, cette tendance ne fera certainement que s'accentuer. On doit donc compter sur quelques dérivations du courant commercial, dérivations qui seront d'autant plus fortes que le prix du transit sera plus élevé.

Il serait dès lors imprudent de taxer les navires à plus de 12 fr. 50 par tonneau de jauge, tous droits compris, et, comme on l'a déjà dit, il est probable que, dans un certain nombre d'années, ce tarif pourra difficilement être maintenu.

*
* *

Reste à évaluer le tonnage total des navires appelés à transiter par le canal interocéanique. C'est là un des problèmes commerciaux les plus ardus que l'on puisse se poser et la commission, en rendant compte de son étude, tient à formuler tout d'abord deux observations qu'il est essentiel de ne pas perdre de vue dans ce qui va suivre.

La première, c'est qu'en semblable matière, on ne raisonne que sur des hypothèses ; on ne peut, par suite, arriver qu'à de simples probabilités, émises sous toutes réserves, en ce qui concerne les modifications que peuvent subir dans l'avenir la navigation, le commerce, l'industrie, les relations de peuple à peuple, les nouvelles découvertes, etc. Notre génération a vu assez de ces transformations imprévues pour que l'on doive se garder d'une affirmation précise.

En second lieu, les données statistiques que fournissent les divers pays sont souvent incomplètes, et presque toujours conçues dans des ordres d'idées différents. En ce qui concerne les tonnages, notamment, là où ils sont observés, les règles suivies sont loin d'être les mêmes, tandis que, sur d'autres points, le commerce n'est évalué qu'en argent, et c'est de cette donnée qu'il faut déduire le tonnage.

Aussi, lorsque le congrès international de 1879 s'était occupé de cette question, les réserves les plus expresses avaient été faites au sujet du chiffre de 7,250,000 tonneaux qui figurait au report, mais avec un sens autre que celui qu'il a pris depuis.

« Il importe, disait ce rapport, de ne pas se mé-
« prendre sur la portée de ces chiffres. *Ils ne signifient*
« *pas* que 7,250,000 tonnes prendront nécessairement
« la route du Canal l'année de son ouverture, *ni même*
« *les années suivantes*... Nous donnons en bloc le
« nombre brut ; *nous ne faisons pas la part de chacune*
« *des voies de communication qui existeront à travers le*
« *continent américain.* C'est au Canal à se la faire lui-
« même. *Nous lui montrons le double réservoir dans*
« *lequel il aura à puiser* pour s'alimenter au jour de
« sa naissance... Voilà le point de départ. »

Sous l'empire du succès obtenu à Suez, cette indication s'est transformée dans l'opinion publique. *Le réservoir où l'on devait puiser* a été attribué tout entier au Canal, non pas dans l'avenir, mais dès le début. Ce qui était une espérance est devenu un résultat probable et prochain, et de là découle aujourd'hui

une nouvelle source de mécomptes qu'il serait injuste d'attribuer au travail du congrès de 1879.

Depuis cette époque, la statistique est devenue moins confuse, bien des documents qui n'existaient pas alors ont pu être consultés ; ils ont permis de préciser un peu plus les probabilités commerciales et de rectifier, à l'aide de l'expérience, quelques données des calculs primitifs.

Un des rapports spéciaux qui seront publiés à l'appui de ce résumé indiquera, en les justifiant autant que faire se peut, les détails de l'étude commerciale à laquelle la commission s'est livrée. On se bornera ici à indiquer les résultats auxquels elle est arrivée, résultats qu'elle énonce, il faut le répéter encore, sous les réserves formulées plus haut.

1° A partir de la mise en exploitation du Canal et, par un accroissement annuel d'un million de tonneaux environ, le transit s'élèvera, dès la quatrième année, un peu au-dessus de 4 millions de tonneaux, soit 4,100,000 tonneaux.

2° Pendant les huit années suivantes, ce chiffre s'accroîtra, en moyenne, d'environ 250,000 tonneaux par an (à peu près 6 0/0), ce qui, dans la douzième année après l'ouverture, lui ferait atteindre, peut-être même dépasser, 6 millions de tonneaux.

3° Tout en espérant que le trafic continuera à croître après cette période de douze ans, il est difficile d'émettre une prévision, tant les milieux à notre époque se modifient rapidement. La prudence est d'autant plus commandée dans ce cas qu'il sera probablement nécessaire, à ce moment, de réaliser l'abaissement du

tarif dont il a été parlé plus haut et sans lequel on ne pourrait espérer attirer dans la clientèle du Canal une part du commerce de l'Europe avec l'Extrême-Orient asiatique, la Malaisie et l'Australie.

Si l'on consulte la progression du trafic au canal de Suez, on la trouvera notablement plus forte que celle qui vient d'être indiquée, mais il convient de ne pas faire une assimilation qui serait inexacte.

D'une part, en effet, le trafic de Suez au début a été très peu important, 4 à 500,000 tonneaux, tandis qu'à Panama nous donnons au trafic du Canal, au bout de quatre ans, l'activité que Suez n'a obtenue que de 1881 à 1882. La progression ultérieure ne saurait par suite être la même.

D'autre part, le canal de Suez n'en est encore qu'à un tonnage inférieur à 7 millions de tonneaux après vingt années d'exploitation et, pour assigner un chiffre à peu près semblable au canal de Panama après douze années d'exploitation seulement, il a fallu tenir compte d'un développement notable du commerce en général, relevant la quote-part qui reviendrait à Panama dans l'état actuel des transactions.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que le canal de Suez relie l'Europe, par la voie la plus courte, à la plus grande agglomération d'hommes qui existe : 400 millions d'habitants en Chine, 200 dans l'Inde, 39 dans l'Indo-Chine, 40 au Japon, 30 dans les îles de la Sonde, en tout 700 millions d'hommes, sans parler de l'Australie, des Moluques et des Philippines, qui, par Suez ou par Panama, sont à peu près à égale distance de nos contrées. Tous ces pays producteurs et

consommateurs et depuis longtemps tributaires de l'Europe, constituent un marché qu'il sera bien longtemps difficile d'égaler.

Assurément le spectacle de l'activité toujours croissante des États-Unis, la richesse de cet État, le développement prodigieux de son commerce et de son industrie, sont des circonstances de nature à alimenter, dans l'avenir, d'immenses transactions, surtout si les autres nations du nouveau continent sont entraînées dans ce mouvement de progrès. Mais ce n'est pas l'œuvre de quelques années ; pour de semblables transformations il faut envisager plus d'un quart de siècle, en se disant d'ailleurs que des révolutions du même genre peuvent se produire dans les moyens de transport et fausser toutes les prévisions.

*
* *

Sur les bases qui viennent d'être indiquées, le Canal, trois ou quatre années après son ouverture, donnerait, pour 4,100,000 tonneaux de jauge à raison de 12 francs 50 par tonneau. ..... 51.250.000 fr.

De ce total, il faut déduire :

Pour le gouvernement colombien, conformément à l'article 15 du traité de concession, 5 0/0 de la recette brute.....	2.562.500	12.562.500 »
Les dépenses normales d'exploitation et d'entretien.....	10.000.000	
Reste pour recette nette.....		38.687.500 fr.

Quatre ans après, le trafic étant devenu de 5,100,000 tonneaux, la recette brute serait de. 63.750.000 fr.

A déduire :

Pour le gouvernement colombien.....	3.187.500	13.187.500 »
Les dépenses normales	10.000.000	
Reste pour recette nette.....		50.562.500 fr.

Quatre autres années après, c'est-à-dire douze ans après l'ouverture, le tonnage arrivant à 6,000,000 de tonneaux, la recette brute monterait à 75.000.000 fr.

A déduire :

Pour le gouvernement colombien.....	3.750.000	13.750.000 »
Les dépenses normales.	10.000.000	
Reste pour recette nette.....		61.250.000 fr.

Il convient de faire remarquer ici que les calculs qui précèdent supposent que le tarif de 12 francs 50 par tonneau de jauge subsistera encore douze ans après l'ouverture du Canal. Or, ainsi qu'on l'a déjà exposé, il est probable que, dans l'intérêt même de l'œuvre, on sera conduit, peut-être avant ce délai, à se rapprocher du tarif de Suez. Dans quelle mesure l'abaissement devra-t-il se produire ? C'est ce qu'il est impossible de pressentir, mais cette éventualité suffit à faire comprendre comment les chiffres indiqués sont plutôt au-dessus qu'au-dessous de l'avenir probable. Il

serait plus sage de ne compter, au bout de douze ans d'exploitation, que sur une recette de 60 millions de francs.

Quelle qu'elle soit, la recette nette serait à répartir entre les souscripteurs futurs et les souscripteurs actuels, suivant une proportion à déterminer par le contrat qui liera la nouvelle société à l'ancienne, contrat qui ne peut être qu'une transaction amiable basée sur de larges concessions réciproques.

*
* *

Si l'on cherche, en effet, à se rendre compte des apports des deux parties dans le contrat à intervenir, on se trouve en face d'une situation des plus complexes.

La nouvelle société apporte le capital de premier établissement, sans lequel le travail ne pourrait s'achever. La perte alors serait irrémédiable, et son intervention, absolument nécessaire, lui crée des droits prépondérants. Mais, d'un autre côté, elle ne peut disposer ni du matériel, ni des établissements de l'ancienne société. Cette dernière, il ne faut pas le perdre de vue, est encore actuellement le seul concessionnaire ; elle a, à ce titre, des droits qui sont précisément ceux des anciens souscripteurs et il n'est pas prudent pour ceux-ci d'en affaiblir la valeur, comme quelques-uns d'entre eux, dans ces derniers temps, semblaient prendre à tâche de le faire. Ces droits sont très nettement établis par la loi du 18 mai 1878 ; ils ne s'éteindraient qu'en 1899 si, à cet époque, le Canal n'était pas transitable et, d'ici là, ils constituent un privilège

avec lequel il faut compter. Du reste, dans ce pays neuf où tout est à créer, une nouvelle société pourrait bien difficilement se passer du concours de l'ancienne, sans s'exposer à son tour à de graves mécomptes.

L'ancienne société apporte son matériel, ses nombreux établissements, ses approvisionnements, les terrains qu'elle a acquis de ses deniers, ceux que lui attribue l'acte de concession et les travaux déjà faits.

Le matériel dont l'acquisition, le transport et le montage ont coûté 150 millions, est en bon état, quoique ayant une certaine usure. Dans la pensée de la commission, il pourra suffire, tel qu'il est, à l'achèvement du Canal, si le mode d'exécution des travaux n'est pas changé, et dispensera ainsi d'en créer un nouveau.

Les établissements fixes, hôpitaux, logements, ateliers, etc., sont indispensables à la société, comme ils l'étaient à l'ancienne ; ils ont coûté 52 millions. Mais, d'une part, ils n'ont plus leur valeur intrinsèque primitive : d'autre part, l'ancienne société n'en a pas la libre et complète possession, puisqu'en cas de déchéance, ils demeurent sans indemnité à la Colombie. C'est une condition qui ne leur laisse qu'une valeur d'utilisation en quelque sorte provisoire, sauf nouvel arrangement entre les parties interessées, y compris le gouvernement colombien.

Les terrains reçus ou à recevoir ultérieurement font également retour à la Colombie si le Canal n'est pas terminé dans les délais fixés. Ils ne sont donc pas une propriété assurée, mais une ressource

conditionnelle, qui peut devenir considérable, puisque la surface qui sera attribuée au Canal en cas d'achèvement sera de 500,000 hectares ; mais il est impossible de la chiffrer au moment d'une crise qui met tout en question.

Quant au volume des terrassements à utiliser sur le total des déblais portés en compte, la commission n'a pu le chiffrer, même approximativement. Les biefs maritimes sont avancés ; des dérivations ont été creusées ; les tranchées sont attaquées partout plus ou moins profondément et, en somme, d'après les états fournis, le nombre des mètres cubes remués a été d'à peu près 56 millions qui, en tenant compte des frais spéciaux laissés à la charge de la société, ont causé une dépense de 489 millions. Mais il y a eu de fausses manœuvres, dit-on ; une fraction importante des terrassements entrepris en vue de la construction du canal à niveau n'ont plus la même utilité pour le canal à écluses. Des accidents nombreux se sont produits, pour lesquels il est impossible de faire, après coup, la part de ce qui doit être attribué à l'imprévoyance et de ce qui est le résultat d'une disposition naturelle du terrain. Le temps enfin a fait son œuvre et le sol, tel qu'il est aujourd'hui, ne permet plus des recherches qui eussent été, en tout état de cause, fort difficiles au moment où les événements se produisaient.

Si l'on y joint les incertitudes qui proviennent d'une exécution due tantôt à de grands entrepreneurs, tantôt à des tâcherons, tantôt même à la régie, les complications qui naissent des résiliations consenties

et qui ont été transactionnelles, on comprendra comment la commission a dû se renfermer dans la tâche, déjà bien lourde et qu'elle devait accomplir dans le moindre temps possible, de reconnaître ce qui restait à faire.

En somme, et pour fournir un renseignement qui doit être considéré simplement comme une appréciation intuitive, la commission pense qu'en tenant compte de l'immense matériel qui est sur place et prêt à être utilisé, des nombreux établissements créés, des terrains reçus et à recevoir, des travaux faits, de l'expérience acquise, des approvisionnements et des études antérieures, ainsi que de la concession elle-même, l'apport de l'ancienne société peut être envisagé comme équivalant à la moitié au moins de la dépense de 900 millions restant à faire.

Il est vrai que cet apport n'a de valeur réelle que si une nouvelle société s'organise pour en profiter comme en aurait profité l'ancienne. Il se réduit, au contraire, à une valeur insignifiante si les travaux s'arrêtent, et c'est là ce qui rend la situation si difficile et si confuse pour les anciens souscripteurs.

Cette manière de voir cadre assez avec celle du gouvernement colombien, puisque, dans sa dépêche du 12 octobre 1886, M. le ministre des finances s'exprimait ainsi : « Considérant que des faits consignés « dans le mémoire ci-dessus et dans le rapport qui « l'accompagne, il résulte que les ouvrages exécutés « pour l'exécution du canal interocéanique repré- « sentent actuellement plus de la moitié des travaux

« qu'implique la construction totale de ce Canal, et « que, en conséquence, la compagnie universelle du « dit canal interocéanique a acquis le droit parfait à « ce qu'on lui adjuge la moitié des terres libres men- « tionnées dans l'article 4 de la loi de 1878. »

Or, dans son estimation, le gouvernement colombien faisait entrer, comme l'a fait la commission, et plus encore qu'elle, les faux frais de l'œuvre ainsi que l'établit le passage suivant de la dépêche du 3 janvier 1884 :

« Qu'on informe le représentant de la commission « du Canal et son délégué spécial que le pouvoir exé- « cutif est d'accord en ce que cette question, comme « toutes les questions qui naîtront de l'interprétation « du contrat pour l'œuvre grandiose de l'excavation « du Canal, doivent être traitées avec une grande élé- « vation de vues, en se rattachant plus à l'esprit qu'à « la lettre du traité ; que, par conséquent le gouver- « nement admet et estime comme travaux faits pour « l'achèvement du Canal, non seulement la quantité « de terre remuée ou de mètres cubes creusés pour « l'ouverture dudit Canal (ce qui serait conforme à la « lettre du contrat, mais non à la bonne foi avec « laquelle il doit être accompli), mais aussi le capital « réuni pour terminer l'entreprise, les études techni- « ques et scientifiques pour le tracé et l'exécution de « l'œuvre, la formation de la compagnie, l'organi- « sation des travaux, le transport dans l'isthme d'une « grande partie des machines et du matériel d'exca- « vation, et la partie déjà matériellement construite,

« et qu'après avoir pris tout ceci en considération, le « pouvoir exécutif déclare que la compagnie du canal « de Panama a droit à ce qu'on lui adjuge, suivant les « termes dudit article 4, 150,000 hectares comme « l'équivalent d'un peu plus du tiers de l'exécution « de l'œuvre. »

Si le gouvernement colombien, sur le rapport de ses délégués, considérait comme au tiers accomplie en 1884, et à moitié en 1886, l'éxécution du canal à niveau, la proportion que la commission adopte en 1890 pour le canal à écluses n'a rien que de vraisemblable. Il y a moins de terrassements à faire que pour le canal à niveau, mais il y a beaucoup de maçonneries en plus. Depuis 1886, de grands mouvements de terre ont été exécutés : mais, d'une part, il y en a eu d'inutiles ; d'autre part, le cube total des déblais est, en raison de la nature des terrains, très supérieur aux prévisions du début, et il n'est pas surprenant que, toute compensation faite, la situation soit un peu moins avancée et empirée par cette circonstance grave en plus que le temps a marché et que la déchéance est plus menaçante.

*
* *

La commission aurait été heureuse d'apporter des renseignements plus favorables et de confirmer les espérances qui avaient salué à son début cette grande entreprise du canal intérocéanique.

Elle aurait voulu pouvoir dire qu'un nouvel effort en assurerait le succès et que, dans un délai rappro-

ché, tous les sacrifices consentis trouveraient leur rémunération. Elle ne peut se dissimuler aujourd'hui que cet avenir doit se faire attendre longtemps, et elle manquerait à son devoir si elle ne faisait pas connaître son opinion en toute sincérité.

Peut-être s'est-elle trompée; peut-être a-t-elle été trop timide dans ses appréciations; mais elle devait avant tout chercher à s'éclairer et dire la vérité telle qu'elle lui apparaissait.

Malgré son vif désir de voir l'horizon s'éclaircir, elle n'a pu se dispenser de reconnaître que le marché à desservir était actuellement moins vaste et moins assuré que celui du canal de Suez, que les dépenses de premier établissement, ainsi que les charges annuelles, étaient beaucoup plus fortes et qu'enfin le tarif était supérieur et les facilités données aux navires moins grandes.

Dès lors, comment espérer rémunérer à brève échéance le nouveau capital, tout en faisant une part convenable à l'ancien, lorsque, pour atteindre ce résultat, il faudrait dès le début obtenir un trafic que n'atteint pas encore le canal de Suez après vingt ans d'exploitation? Il y a là, malheureusement, des appréhensions si motivées qu'il est bien difficile d'y échapper.

FIN

IMPRIMERIE DE SAINT-DENIS. — BOUILLANT, 20, RUE DE PARIS.